

16. April 2026

**Hauptgeschäftsstelle Bonn**

Ippendorfer Allee 1d  
D-53127 Bonn  
Tel. +49 228 910 29-44  
info@bft.de

**Hauptstadtbüro Berlin**

Reinhardtstraße 12  
D-10117 Berlin  
Tel. +49 30 2332 0291-0  
info@bft.de

## Stellungnahme des Bundesverbands Freier Tankstellen und Unabhängiger Deutscher Mineralölhändler e. V. (bft) zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuergesetzes zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe

**Pressekontakt**

Anne Grote  
Managerin für Kommunikation

Tel. +49 30 2332 0291-5  
presse@bft.de

### I. Zusammenfassung und Forderungen

Mit über 2800 Tankstellen stellen die Mitglieder des bft rund 20 Prozent des deutschen Tankstellenmarktes. Daher begrüßt der bft, dass die Bundesregierung auf die aktuellen energie- und geopolitisch bedingten Preisverwerfungen reagieren und Verbraucher wie Wirtschaft kurzfristig entlasten will. Der Entwurf setzt die angekündigte befristete Absenkung der Energiesteuer für Benzin und Diesel für den Zeitraum vom **1. Mai 2026 bis 30. Juni 2026** um; vorgesehen sind **514,10 EUR je 1.000 Liter Benzin** und **330,00 EUR je 1.000 Liter Diesel**.

In der vorliegenden Form ist der Entwurf jedoch **steuerlich, logistisch und vollzugstechnisch nicht ausgereift**. Er wiederholt zentrale Probleme der Energiesteuersenkung aus dem Jahr 2022, vor denen der bft bereits damals ausdrücklich gewarnt hat. Insbesondere fehlt erneut eine tragfähige Lösung für bereits versteuerte Altbestände zu den Stichtagen des Beginns und des Auslaufens der Steuersenkung. Ohne Erstattungs- und Nachversteuerungsregelung beziehungsweise wenigstens einen Bestandsausgleich drohen wirtschaftliche Verluste bei Tankstellen und Händlern, verzögerte Preissignale sowie erhebliche logistische Verwerfungen.

Der bft fordert daher:

1. **Einfügung einer Stichtagsregelung** mit Erstattung zum Beginn und Nachversteuerung zum Ende der temporären Steuersenkung.
2. **Hilfsweise:** Schaffung eines steuerlichen Bestandsausgleichs für bereits versteuerte Altbestände im freien Verkehr.
3. **Verlängerung des zeitlichen Vorlaufs** beziehungsweise Verschiebung des Inkrafttretens auf einen praxistauglichen Termin, um die logistischen Herausforderungen des Feiertagswochenendes zu umgehen.

4. **Verbindliche Beleg- und Weitergabepflichten** entlang der Wertschöpfungskette, flankiert durch Markttransparenzstelle und Kartellrecht.
5. **Einbettung** der jetzigen Maßnahme **in einen gesetzlichen Resilienzmechanismus**, damit Deutschland auf künftige Energie- und Versorgungskrisen rechtssicher, schnell und mittelstandsverträglich reagieren kann.
6. **Dauerhafte Reform der Kraftstoffbesteuerung** mit einer steuerlichen Besserstellung erneuerbarer Kraftstoffe und grünen Stroms.

Aus Sicht des bft braucht es damit nicht nur Nachbesserungen am aktuellen Entwurf, sondern einen **gesetzlich vorgezeichneten steuerlichen Resilienzmechanismus**, der in Krisenzeiten schnell greift, zugleich aber Bestandsausgleich, Weitergabekontrolle und mittelstandsverträgliche Vollzugsregeln von Anfang an mitdenkt.

## II. Zum aktuellen Entwurf

Der Entwurf sieht vor, die Energiesteuer nach § 2 Absatz 1 EnergieStG für den Zeitraum vom 1. Mai 2026 bis 30. Juni 2026 befristet abzusenken. Für Benzin soll die Steuer 514,10 EUR je 1.000 Liter, für Gasöl/Diesel 330,00 EUR je 1.000 Liter betragen. Außerdem werden bestimmte Steuerentlastungen im Zeitraum der Absenkung ausgesetzt oder an die abgesenkten Sätze angepasst.

Die Zielrichtung des Entwurfs ist eindeutig: Die Endpreise für Kraftstoffe an der Tankstelle sollen sinken und die Belastungen von Bürgern und Wirtschaft zeitweise abgefedert werden. Die Begründung geht dabei davon aus, dass die Energiesteuer als indirekte Steuer grundsätzlich auf Verbraucher abgewälzt wird und eine vollständige Weitergabe eine entsprechende Preissenkung ermöglicht.

Gerade an dieser Stelle liegt jedoch das praktische Kernproblem des Entwurfs.

## III. Stichtagsbestände: der zentrale Konstruktionsfehler

Der Entwurf enthält keine überzeugende Regelung für bereits versteuerte Bestände im freien Verkehr zu den Stichtagen **30.04.2026, 24:00 Uhr** und **30.06.2026, 24:00 Uhr**. Er knüpft – wie schon 2022 – an die Steuerentstehung bei Entnahme aus dem Steuerlager an. Die Gesetzesbegründung räumt selbst ein, dass sich die Steuersatzsenkung verzögert und schleichend in den Verbraucherpreisen widerspiegeln kann, weil die Steuerentstehung dem Endkundenverbrauch zeitlich vorgelagert ist.

Damit bestätigt die Bundesregierung genau das Problem, das der bft bereits 2022 beschrieben hat: Ohne Entsteuerung zum Absenkungstichtag und Nachversteuerung zum Anhebungstichtag bleiben Tankstellen und Händler auf hochversteuerten Altbeständen sitzen und müssen diese – wenn das gewünschte Preissignal sofort gesetzt werden soll – unter wirtschaftlichem

Verlust verkaufen. Schon 2022 hat der bft darauf hingewiesen, dass die Übergänge ohne Erstattungs- und Nachversteuerungsregelung zu erheblichen logistischen Schwierigkeiten führen, dass die Absenkung am Stichtag für Verbraucher nicht sichtbar sein wird und dass insbesondere einzelne mittelständische Tankstellen hierdurch bestandsgefährdend belastet werden können.

#### **IV. Logistische und praktische Umsetzungsprobleme**

Der aktuelle Zeitplan ist außerordentlich ambitioniert. Der geplante Beginn der Steuersenkung zum **1. Mai 2026** fällt auf einen Feiertag und unmittelbar vor ein Wochenende. Für Raffinerien, Tanklager, Großhandel und Tankstellen verbleibt damit kein realistischer Vorlauf, um Lagerbestände, Abrufe, Tourenplanung und Nachversorgung geordnet auf die neue Situation einzustellen.

Hinzu kommt, dass am 1. Mai 2026 (Tag der Arbeit) und am 3. Mai 2026 (Sonntag) keine Tankwagen fahren dürfen. Am 2. Mai 2026 (Samstag) sind die Ladezeiten in Raffinerien und Tanklagern zudem regelmäßig stark eingeschränkt und vielfach auf die Vormittagsstunden begrenzt. Damit ist erstens keine rasche Bestandswälzung möglich, um zum Stichtag energiesteuergerecht zu agieren, und zweitens eine absatzgerechte Versorgung der Tankstellen erheblich erschwert. Trockenstände und lokale Versorgungsengpässe sind unter diesen Rahmenbedingungen absehbar.

Der von der Finanzverwaltung skizzierte Zeitplan sieht Fraktionsbeschluss am **14.04.2026**, erste Lesung am **17.04.2026**, Ausschussberatung bis **22.04.2026** sowie Beschluss von Bundestag und Bundesrat bereits am **24.04.2026** vor.

Auch hierfür liegen aus dem Jahr 2022 klare Erfahrungswerte vor. Der bft hat damals darauf hingewiesen, dass vor dem Senkungsstichtag mit erheblicher Kaufzurückhaltung und vor dem Anhebungsstichtag mit deutlichem Vortankverhalten zu rechnen ist. Beides führt zu erheblichen Brüchen in der Logistik, die von den vorhandenen Kapazitäten nicht aufgefangen werden können. Gerade bei mittelständischen Tankstellen besteht die Gefahr von Leerständen und Versorgungsproblemen.

#### **V. Weitergabekontrolle ist richtig – ersetzt aber keinen Bestandsausgleich**

Der bft unterstützt ausdrücklich das Ziel, eine tatsächliche Weitergabe der Steuersenkung an Verbraucher und Wirtschaft sicherzustellen. Auch die Überlegungen des Koalitionsausschusses, das Bundeskartellamt auf vorgelagerten Marktstufen zu stärken und Daten entlang der Wertschöpfungskette zu erheben, sind sachgerecht.

Aber: **Eine Weitergabekontrolle allein genügt nicht.** Wer die Senkung sofort beim Verbraucher sehen will, muss zugleich sicherstellen, dass Tankstellen und Händler die Entlastung auf bereits versteuerten Altbeständen nicht aus eigener Marge oder gar mit Verlust vorfinanzieren müssen. Andernfalls wird ein reales steuerliches Problem durch zusätzlichen preis- und wettbewerblichen Druck auf die nachgelagerten Marktstufen verschärft.

## VI. Stichtagsregelung mit Erstattung und Nachversteuerung bleibt die sachgerechte Lösung

Aus Sicht des bft ist die sachgerechteste Lösung weiterhin eine **stichtagsbezogene Bestandsermittlung** mit anschließender **Erstattung** zum Beginn der Steuersenkung und **Nachversteuerung** zum Ende der Steuersenkung.

Bereits 2022 hat der bft dargelegt, dass der Bürokratieaufwand einer solchen Stichtagsregelung beherrschbar ist. Die Bestände können jeweils um 0.00 Uhr am Stichtag erfasst werden; von der Erstattung beziehungsweise Nachsteuer wären Mineralöle in Motoren sowie Endverbraucherbestände nicht erfasst. Für die antragstellenden Unternehmen wurde der Aufwand als überschaubar eingeschätzt, ebenso die Bearbeitung über die Hauptzollämter.

## VII. Mittelstandsrelevanz und Versorgungssicherheit

Die Betroffenheit des Tankstellenmittelstands ist nicht marginal. Mittelständische und inhabergeführte Unternehmen leisten einen wesentlichen Beitrag zur flächendeckenden Versorgung, zur Wettbewerbsintensität und zur Mobilitätsinfrastruktur. Die Branchenstudie „Tankstellenmarkt 2024“ beschreibt die freie und mittelständische Tankstellenlandschaft ausdrücklich als Bestandteil einer dezentralen Versorgungs- und Infrastrukturfunktion und weist zugleich auf die besondere Verwundbarkeit kleinerer, weniger stark kapitalisierter Standorte gegenüber politischen und marktlichen Verwerfungen hin.

## VIII. Bedarf für einen Resilienzmechanismus

Der aktuelle Gesetzentwurf ist Ausdruck politischen Handlungswillens, aber kein strukturell tragfähiges Kriseninstrument. Gerade die Wiederholung der Probleme aus 2022 zeigt, dass Deutschland einen **steuerlichen Resilienzmechanismus** braucht.

Ein solcher Mechanismus sollte gesetzlich vorseichnen,

- unter welchen objektiven Voraussetzungen eine temporäre Energiesteuersenkung in Krisen greift,
- wie lange sie gilt und wie sie ausläuft,
- wie Stichtagsbestände zu Beginn und Ende behandelt werden,
- wie die Weitergabe entlang der Wertschöpfungskette kontrolliert wird,
- und wie eine Krisenentlastung mit einer langfristig technologieoffenen Kraftstoffbesteuerung verknüpft wird.

Diese Krisenentlastungen für reguläre Kraftstoffe müssen mit einer dauerhaften steuerlichen Besserstellung **erneuerbarer, RED-konformer Kraftstoffe und von grünem Strom** einhergehen. Gerade weil der Koalitionsausschuss sich zugleich dafür einsetzt, dass Fahrzeuge, die ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden, einschließlich

fortschrittlicher Biokraftstoffe, regulatorisch als Nullemissionsfahrzeuge angerechnet werden können, ist eine entsprechende steuerliche Folgerichtigkeit sachgerecht.

---

*Der bft Bundesverband Freier Tankstellen und Unabhängiger Deutscher Mineralölhändler e.V. setzt sich als starker Vertreter von über 530 Unternehmen für die wirtschaftliche Eigenständigkeit und den Erhalt einer freien Marktwirtschaft im Energiehandel ein. Mit über 2800 Tankstellen stellen die Mitglieder des bft rund 20 Prozent des deutschen Tankstellenmarktes. Unsere Mitglieder sind mittelständische, inhabergeführte Familienunternehmen, die Tankstellen und Energiehandel betreiben. Sie spielen die eine tragende Rolle in der Versorgungssicherheit und Mobilitätswende.*