



Stellungnahme

zum Gesetzentwurf der Fraktionen von CDU/CSU und SPD – Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuergesetzes (2. Energiesteuersenkungsgesetz), Drs. 21/5321

Zusammenfassung

- Dieselpreisexplosion stellt seit Wochen existenzielle Bedrohung für tausende mittelständische Transportunternehmen dar
- Gesetzentwurf und Beschlüsse des Koalitionsausschusses vom 12. April 2026 sind daher grundsätzlich zu begrüßen. Sie sind ein richtiger, aber letztlich doch unzureichender Schritt, da sie nur kurzfristig und nicht nachhaltig entlasten.
- Die zweimonatige Befristung führt zu erneuten Preissprüngen und massiver Planungsunsicherheit für Unternehmen.
- Zentrale strukturelle Ursache bleibt unangetastet: die CO₂-Doppelbelastung aus BEHG und CO₂-Maut, die europäisch einmalig ist. Eine zielgenaue Anschlusslösung liegt auf der Hand: Aufhebung der CO₂-Doppelbelastung nach Auslaufen der Steuersenkung.
- Die im Koalitionsausschuss beschlossene 1.000-Euro-Prämie ist in der aktuellen Wirtschaftskrise praxisfern und wirkungslos für insolvenzbedrohte Unternehmen.

Frankfurt am Main, den 17. April 2026

I. Vorbemerkung

Der **BGL begrüßt** den vorliegenden Gesetzentwurf im Grundsatz **ausdrücklich**, weil er kurzfristig zur Abfederung des aktuellen Dieselpreisschocks beiträgt und den Handlungswillen des Gesetzgebers dokumentiert.

Aus Sicht des mittelständisch geprägten Transportgewerbes ist der Gesetzentwurf **jedoch nicht ausreichend**, um den gegenwärtigen **existenzbedrohenden Kostenschock** wirksam abzufedern. Die vorgesehenen allgemeinen Entlastungsmaßnahmen bleiben **zu kurz, zu pauschal und strukturell unzureichend**. Ohne ergänzende und zielgenaue Maßnahmen drohen Insolvenzen, Kapazitätsabbau und Beeinträchtigungen der Lieferketten, die zu rund 85 % über den Straßengüterverkehr abgewickelt werden.

Besonders kritisch ist in diesem Zusammenhang, dass **zentrale strukturelle Fehlbelastungen** – insbesondere die **CO₂-Doppelbelastung aus nationalem Emissionshandel (BEHG) und CO₂-Maut** – weiterhin bestehen bleiben, obwohl sie den Wettbewerbsnachteil deutscher Transportunternehmen maßgeblich verschärfen.

II. Bewertung des Gesetzentwurfs im Einzelnen

1. **Zeitliche Befristung bedeutet Verlust von Planungs- und Kostensicherheit**

Die auf zwei Monate befristete Energiesteuersenkung führt zwangsläufig zu einem **erneuten Auf und Ab der Dieselpreise**. Für Transportunternehmen bedeutet dies:

- fehlende Kalkulations- und Planungssicherheit,
- permanenten Zwang zu Preisverhandlungen,
- zusätzliche wirtschaftliche Risiken, da Preisanpassungen **nur zeitverzögert und häufig unvollständig** weitergegeben werden können.

Gerade diese Kurzfristigkeit verschärft bekannte Marktprobleme, insbesondere bei kleineren Unternehmen, die keine Preisgleitklauseln vereinbaren können. Eine rein temporäre Maßnahme ohne strukturelle Anschlussregelung stabilisiert daher die Branche nicht, sondern **verlängert die Phase der Unsicherheit**.

2. **Zentrale Ursache bleibt bestehen: CO₂-Doppelbelastung verzerrt Wettbewerb** Unabhängig von der Energiesteuersenkung bleibt die strukturelle Kernbelastung des deutschen Straßengüterverkehrs unverändert bestehen:

- der CO₂-Preis auf Diesel nach dem nationalen Emissionshandel (BEHG) sowie
- der zusätzliche CO₂-Aufschlag im Rahmen der Lkw-Maut.

Diese CO₂-Doppelbelastung ist im europäischen Vergleich einzigartig. Sie trifft nahezu ausschließlich deutsche Transportunternehmen, während ausländische Wettbewerber aufgrund großer Fahrzeugreichweiten vielfach im Ausland tanken, aber dennoch das deutsche Straßennetz nutzen.

3. **Anschlusslösung durch Aufhebung der CO₂-Doppelbelastung notwendig**

Die temporäre Energiesteuersenkung kann nur dann eine stabilisierende Wirkung entfalten, wenn sie von Beginn an in eine **klare Anschlusslösung** überführt wird. Aus Sicht des BGL ist die gebotene Anschlusslösung eindeutig: Nach Auslaufen der befristeten Energiesteuersenkung ist die bereits politisch mehrfach versprochene

CO₂-Doppelbelastung aus nationalem Emissionshandel (BEHG) und CO₂-Maut endlich aufzuheben. **Wann, wenn nicht jetzt?!**

Für die praktische Umsetzung stehen mehrere bekannte, rechtssichere und kurzfristig realisierbare Optionen zur Verfügung:

- a) Separater Lkw-Diesel an Lkw-Zapfsäulen
Durch eine Ausnahme im BEHG kann für den mautpflichtigen Straßengüterkraftverkehr ein um den BEHG-CO₂-Preis bereinigter Dieselpreis an separaten Lkw-Zapfsäulen angeboten werden. Die hierfür erforderliche Infrastruktur ist vielfach bereits vorhanden.
- b) Rückerstattungsverfahren für den BEHG-CO₂-Preis
Alternativ kann ein Rückerstattungsmechanismus nach dem Vorbild bestehender Gewerbedieselregelungen in anderen EU-Mitgliedstaaten eingeführt werden. Der im Dieselpreis enthaltene BEHG-CO₂-Anteil wird dabei für registrierte mautpflichtige Fahrzeuge nachträglich erstattet, etwa über das BALM.
- c) Kompensation über die Mautharmonisierung
Eine gezielte Aufstockung der Mautharmonisierungsprogramme gemäß § 11 Abs. 2 Nr. 2 BFStrMG kann die doppelte CO₂-Belastung ebenfalls kompensieren und kurzfristig wirksam entlasten.

Alle drei Optionen bewegen sich in einer vergleichbaren Entlastungsgröße wie die befristete Energiesteuersenkung, wirken jedoch dauerhaft, zielgenau und wettbewerbsneutral. Sie setzen damit den seit Jahren erklärten gesetzgeberischen Willen zur Vermeidung einer CO₂-Doppelbelastung konsequent um.

III. Ergänzende Hinweise zu den Beschlüssen des Koalitionsausschusses vom 12. April 2026

Kritisch zu bewerten ist darüber hinaus aus Sicht des ohnehin in seiner Existenz bedrohten Mittelstandes die in den Beschlüssen des Koalitionsausschusses vom 12. April 2026 festgelegte Möglichkeit einer steuer- und abgabenfreien 1.000-Euro-Prämie für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

Diese Maßnahme verkennt die wirtschaftliche Realität vieler mittelständischer Transportunternehmen:

- Zahlreiche Betriebe stehen aktuell unmittelbar vor der Insolvenz.
- Sonderzahlungen sind unter diesen Bedingungen nicht finanzierbar.
- Die Maßnahme erzeugt faktisch zusätzlichen Erwartungsdruck auf Unternehmen und läuft auf einen Vertrag zulasten Dritter hinaus.

In der aktuellen Wirtschaftskrise eignet sich diese Maßnahme daher nicht zur Stabilisierung Wirtschaft und des Zusammenhalts der Gesellschaft.