

21.04.26**Antrag****des Landes Mecklenburg-Vorpommern**

**Zweites Gesetz zur Änderung des Energiesteuergesetzes
zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe
(2. Energiesteuersenkungsgesetz)**

Punkt 1 der 1064. Sitzung des Bundesrates am 24. April 2026

Der Bundesrat möge folgende EntschlieÙung fassen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert:

- a) zur weiteren Senkung der Kraftstoffpreise sich auf europäischer Ebene für eine Absenkung des Mindestmaßes der Energiesteuer einzusetzen und diese bis zur Beilegung der Krise im Iran und der Normalisierung der Rohölpreise auch in der Bundesrepublik Deutschland weiter abzusenken und zur Finanzierung dieser Steuersenkung die kurzfristige Einführung einer Übergewinnsteuer zu prüfen,
- b) Biokraftstoffe und HVO100 vollständig von der CO₂-Bepreisung auszunehmen und von der Energiesteuer zu befreien,
- c) zu prüfen, ob für den Zeitraum der unter Buchstabe a genannten Maßnahmen für den Güterkraftverkehr eine Absenkung der streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz in Betracht kommt,
- d) eine weitere Erhöhung der CO₂-Bepreisung in der jetzigen Situation auszusetzen,
- e) bei Fortdauer der Krise eine Deckelung der Preise für Benzin und Diesel entsprechend dem Luxemburger Modell zu prüfen,

- f) die Einführung einer weitergehenden Stoffpreisgleitklausel für Bauverträge von öffentlichen Auftraggebern zu prüfen,
- g) die vorgesehenen befristeten Erleichterungen des europäischen Beihilferechts nach ihrem Inkrafttreten unverzüglich durch geeignete Programme mit bundeseitiger Finanzausstattung umzusetzen und
- h) die Resilienz des Kraftstoff- und Rohstoffmarktes in der Bundesrepublik Deutschland durch Diversifizierung der Lieferquellen mittels langfristiger Handelsverträge und regional erzeugter Alternativen zu erhöhen.

Begründung:

Die andauernde Krise in Nahost hat zu einem deutlichen Anstieg der Kraftstoffpreise geführt. Auswirkungen auf die Inflation und die wirtschaftliche Entwicklung unserer Volkswirtschaft sind bereits spürbar. Die Preisanstiege belasten die Bevölkerung sowie Industrie, Handwerk, Sozialwirtschaft, Tourismus, Landwirtschaft, Logistik und Dienstleistungen sehr. Ein Erliegen der gerade beginnenden Erholung der Wirtschaft steht zu befürchten. Zugleich führen die erhöhten Kraftstoffpreise zu Steuermehreinnahmen und einer Steigerung der Gewinne der Mineralölkonglomerate.

Die Bundesregierung hat erste Maßnahmen zu einer Begrenzung des Anstiegs der Kraftstoffpreise ergriffen. Diese haben keine positiven Effekte auf die Preise entfaltet. Um einen mit den gestiegenen Kraftstoffpreisen einhergehenden Preisanstieg bei Energie und absehbar vielen Waren, Produkten, Lebensmitteln und Dienstleistungen zu verhindern, sind weitere Maßnahmen und Anstrengungen erforderlich. Eine verminderte private Kaufkraft trifft vor allem sozial schwache Bevölkerungsgruppen, kleine und mittlere Unternehmen und gefährdet den wirtschaftlichen Erfolg der Bundesrepublik Deutschland insgesamt.

Zu Buchstabe a:

Die gestiegenen Kraftstoffpreise bilden sich in den Logistikketten der Unternehmen ab und können nicht abgefedert werden. Eine Weitergabe dieser Kosten über die Preise führt damit zu einem Anstieg der Inflation, der besonders sozial schwache Bevölkerungsgruppen trifft. Ein Rückgang der mit dem Anstieg der Inflation verbundenen Inlandsnachfrage schwächt die wirtschaftliche Kraft unserer Volkswirtschaft. Daher sind Maßnahmen zur Senkung der Kraftstoffpreise zu ergreifen. Diese Maßnahmen müssen sowohl für die Bevölkerung als auch die Wirtschaft wirken, um ein Durchschlagen der erhöhten Kraftstoffpreise auf die Inflation zu verhindern. Der Bundesrat begrüßt, dass die Energiesteuer um 17 Cent brutto gesenkt wird. Gerade bei dem für die Logistikbranche, aber auch für den öffentlichen Nahverkehr, die Landwirtschaft und Fischerei wichtigen Diesel ist damit die Absenkung auf das europäische Mindestmaß der Energiesteuer erfolgt. Die Bundesregierung muss sich daher auf europäischer Ebene für eine Absenkung dieser

Mindestbesteuerung einsetzen und diese Absenkung weitergeben. Gerade für Bereiche, in denen gestiegene Kosten nicht weitergegeben werden können, wie bei der Sozial- und Gesundheitswirtschaft, ist die Planbarkeit von Kosten ein wesentlicher Faktor. Ziel muss es sein, die Kraftstoffpreise auf unter 2 Euro pro Liter zu senken, um so die Auswirkungen des Irankrieges zu minimieren. In diesem Zusammenhang sollte die Bundesregierung bei der Umsetzung der Freigabe der strategischen Reserve auch prüfen, ob vorrangig Diesel zur kurzfristigen Stabilisierung und Absenkung von Preisen genutzt werden kann.

Die Länder sprechen sich dafür aus, zur Finanzierung dieser Steuersenkung ebenfalls Übergewinne abzuschöpfen. Die Bundesregierung wird aufgefordert, zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Einführung einer Übergewinnsteuer vorliegen und diese dann kurzfristig umzusetzen. Eine Gewinnsteigerung einzelner Branchen bei krisenhaften Entwicklungen, wie sie in der jüngeren Vergangenheit zu beobachten war, darf nicht zu Lasten aller gehen. Wenn der besondere wirtschaftliche Erfolg eines Unternehmens nicht Resultat verstärkten wirtschaftlichen Handelns oder von Investitionen ist, sondern in der Ausnutzung marktlicher Verwerfungen in Folge von Krisen liegt, ist ein staatliches Einschreiten geboten. Hier fordern die Länder die Bundesregierung zu einem entschlossenen Handeln auf.

Zu Buchstabe b:

Die Abhängigkeit von ausländischen Rohstoffen hat sich in der Irankrise erneut gezeigt. Es ist der Bundesrepublik Deutschland seit dem Ausbrechen des Ukraine-Krieges nur in beschränktem Umfang gelungen, ihre Rohstoffabhängigkeit zu verringern. Zu aus fossilem Rohöl hergestelltem Diesel stellen gerade Biokraftstoffe und HVO100 nachhaltige Alternativen dar. Für den Verkehrssektor kann deren Einsatz eine Möglichkeit sein, die ausländischen Rohstoffe zu ersetzen und in Deutschland und Europa hergestellte Substitute zu nutzen. Ihr Einsatz führt zudem zu einer Absenkung der Treibhausgasemissionen. Es ist daher sachgerecht und gerade in Zeiten hoher Preise für fossile Kraftstoffe angemessen, den Einsatz von Biokraftstoffen und HVO100 vollständig von der CO₂-Bepreisung auszunehmen und von der Energiesteuer zu befreien und so zu fördern.

Zu Buchstabe c:

Die gestiegenen Kraftstoffpreise führen in Kombination mit den Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen zu Mehrbelastungen des straßengebundenen Transport- und Logistikgewerbes. Für Anbieter mit fossil angetriebenen Fahrzeugen besteht kurzfristig keine reelle Substitutionsmöglichkeit für den Einsatz der Fahrzeugflotten. Neben den unter Buchstabe a genannten Maßnahmen sollte daher geprüft werden, inwieweit den anfallenden Mehraufwendungen auch durch eine temporäre Absenkung der Mautgebühren entgegengewirkt werden kann.

Zu Buchstabe d:

Die CO₂-Bepreisung führt gerade bei fossilen Kraftstoffen zu steigenden Preisen. Mit dem Start des EU-weiten Emissionshandels (ETS2) zum 1. Januar 2027 ist der nächste Schritt vorgesehen. Daher ist in der jetzigen Situation zu überdenken, ob eine weitere Steigerung der CO₂-Bepreisung erforderlich ist. Diese in der jetzigen Krisensituation zu vermeiden, heißt, die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft zu sichern und eine weitere Belastung von Bürgerinnen und Bürgern zu verhindern.

Der Ausbau der erneuerbaren Energien hat bereits große Fortschritte erreicht; die erneuerbaren Energien dämpfen in der aktuellen Situation den Preisanstieg gerade im Strombereich. Hier zeigt sich bereits auch die große Wettbewerbsfähigkeit der erneuerbaren Energien. Auch die Elektrifizierung weiterer Teile der Wirtschaft und Gesellschaft zeigt erhebliche Fortschritte.

Zu Buchstabe e:

Die Auswirkungen des Krieges im Iran zeigen wieder, dass Unternehmen auch bereit sind, Krisen zum eigenen Vorteil zu nutzen und Gewinne aus Unsicherheiten zu erzielen. Die Begrenzung der Erhöhung der Kraftstoffpreise auf einmal täglich kann nur ein erster Schritt zur Begrenzung ungerechtfertigter Preisschwankungen sein. Eine Deckelung der Kraftstoffpreise nach dem Luxemburger Modell zeigt, dass die Gewinnmaximierung einzelner Großkonzerne auf Kosten der Bevölkerung begrenzt werden kann. Dadurch werden unberechtigte Risikoaufschläge vermieden, die Spekulation mit Rohstoffen wird begrenzt und auch der stetige Warenfluss in diesem Bereich wird gesichert. Im Zusammenspiel mit der Absenkung der Energiesteuer kann dadurch eine Gewinnmitnahme durch die Mineralölkonzerne verhindert und so die langfristige Senkung der Kraftstoffpreise gesichert werden.

Zu Buchstabe f:

Um die Auswirkungen des Irankrieges für kommende und laufende Baumaßnahmen abzumildern, ist die Vereinbarung von Stoffpreisgleitklauseln, insbesondere bei maschinen- und kraftstoffintensiven Bauverträgen, zu prüfen. Damit wird bei Bauverträgen von öffentlichen Auftraggebern die angemessene Verteilung der erhöhten Kraftstoffpreiskosten zwischen Auftragnehmer und Auftraggeber gewährleistet. Auf diese Weise kann die angespannte vertragliche Situation infolge der hohen Kraftstoffpreise spürbar entschärft und eine gerechte Risikoverteilung bei der Abwicklung der Verträge erreicht werden.

Zu Buchstabe g:

Krisen, wie die COVID-19-Pandemie oder die russische Aggression gegen die Ukraine, haben gezeigt, dass schnelles und flexibles Handeln entscheidend ist, um die Auswirkungen der Krisen auf Unternehmen und Haushalte abzufedern. Um diesbezüglich bereits in der aktuellen und bei Fortdauer des Nahostkonfliktes sich gegebenenfalls verschärfenden Krise ausreichend handlungsfähig zu sein, sprechen sich die Länder dafür aus, dass der Bund angesichts des drastischen Anstiegs der Kraftstoffpreise die zusätzlichen Beihilfemöglichkeiten durch entsprechende Bundesprogramme zeitnah zu Gunsten der betroffenen Unternehmen umsetzt. Angesichts der gesamtsstaatlichen Dimension der Krise muss sichergestellt werden, dass die Finanzierung der entsprechenden Unterstützungsmaßnahmen vollständig durch den Bund erfolgt.

Zu Buchstabe h:

Die Sperrung der Straße von Hormus macht die Verletzlichkeit von Volkswirtschaften deutlich, wenn diese von einzelnen Lieferketten in hohem Maße abhängig sind. Eine sichere Versorgung lässt sich gerade bei einer Abhängigkeit von Importen nur dann sicherstellen, wenn diese diversifiziert werden. Daher wird die Bundesregierung aufgefordert, ihre Bemühungen um eine Verbreiterung der Lieferangebote mit langfristigen Handelsabkommen zu intensivieren. Es zeichnet sich bereits ab, dass die Störung der Lieferketten in der Folge der Sperrung der Straße von Hormus nicht auf den Kraftstoffmarkt begrenzt ist, sondern auch andere Produkte und Vorprodukte wie beispielsweise Düngemittel betroffen sind.