

Beschlussempfehlung und Bericht

des Finanzausschusses (7. Ausschuss)

- a) zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD
– Drucksache 21/5321 –

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

- b) zu dem Gesetzentwurf der Abgeordneten Sascha Müller, Katharina Beck,
Dr. Moritz Heuberger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/5320 –

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Stromsteuergesetzes und
weiterer Vorschriften**

- c) zu dem Antrag der Abgeordneten Kay Gottschalk, Jan Wenzel Schmidt,
Jörn König, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/2363 –

**Berufstätige Pendler sofort entlasten – Entfernungspauschalen für
Kraftfahrzeuge ab dem ersten Kilometer auf 50 Cent erhöhen und an die
Preisentwicklung anpassen**

**d) zu dem Antrag der der Abgeordneten Kay Gottschalk, Hauke Finger, Jörn König, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/5326 –**

Von der Einführung einer Übergewinnsteuer absehen – Den hohen Kraftstoffpreisen durch gezielte Maßnahmen begegnen

A. Problem

Zu Buchstabe a

Die negativen wirtschaftlichen Folgen des Iran-Krieges zeigen sich bisher insbesondere durch die gestiegenen Energiepreise. Die Preise für Rohöl lagen zuletzt deutlich höher. Starke Preisanstiege betreffen vor allem kurzfristige Lieferungen, während längerfristige Terminkontrakte mit Laufzeiten von etwa anderthalb bis zwei Jahren moderater reagieren.

Höhere Energiepreise treiben die Verbraucherpreisinflation. Kraftstoffpreise können kurzfristig weiter steigen. Hinzu kommen indirekte Effekte über Strom-, Transport- und Produktionskosten. Spürbare Preissteigerungen können die Konsumnachfrage dämpfen. Zudem belasten Unsicherheit und sinkende Zuversicht die wirtschaftliche Entwicklung, insbesondere durch Zurückhaltung bei Investitionen und langlebigen Konsumgütern. Auch die Auslandsnachfrage könnte schwächer ausfallen, vor allem aus den Golfstaaten und aus Asien.

Zu Buchstabe b

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betont in ihrem Gesetzentwurf, dass die anhaltenden Konflikte im Nahen Osten die wirtschaftlichen Risiken einer strukturellen Abhängigkeit von fossilen Energieträgern verdeutlichen. Preisschocks auf den Öl- und Gasmärkten wirkten sich unmittelbar auf das allgemeine Preisniveau aus, verstärkten soziale Ungleichheit und beeinträchtigten die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Deutschland. Haushalte mit geringem Einkommen seien von steigenden Energie- und Lebenshaltungskosten überproportional betroffen, da diese Ausgaben einen vergleichsweise hohen Anteil ihres verfügbaren Einkommens beanspruchten.

Zu Buchstabe c

Die Fraktion der AfD betont in ihrem Antrag die Notwendigkeit einer umfassenden Entlastung der Bürger. Bereits in der letzten Wahlperiode habe sie eine Erhöhung der Pendlerpauschale (Drucksache 20/9318) gefordert. Nach Ansicht der Fraktion der AfD sollten berufstätige Pendler verkehrsmittelbezogene höhere Aufwendungen für ihre Fahrten zur Tätigkeitsstätte in höherem Maße als Werbungskosten abziehen können.

Zu Buchstabe d

Die Fraktion der AfD stellt in ihrem Antrag fest, dass die Bundesregierung auf das Problem steigender Kraftstoffpreise mit den falschen Mitteln reagiert. Maßnahmen wie eine Übergewinnsteuer oder staatliche Preisdeckel seien ineffektiv und sogar kontraproduktiv, da sie Investitionen hemmten, das Angebot verknapp-

ten und langfristig die Preise weiter erhöhen könnten. Die Fraktion der AfD sieht den Haupttreiber der im Vergleich zu anderen Ländern überproportional hohen Spritpreisanstiege vor allem in staatlichen Steuern und Abgaben, wie der Energiesteuer und CO₂-Abgabe sowie die darauf nochmal erhobene Umsatzsteuer.

B. Lösung

Zu Buchstabe a

Zur kurzfristigen Abfederung der Belastungen der Bürgerinnen und Bürger sowie der Wirtschaft, insbesondere im Handwerk und in der Logistikbranche werden die Kraftstoffpreise durch Senkung der Energiesteuersätze für Diesel und Benzin und deren steuerlich gleichgestellte Äquivalente befristet um jeweils 14,04 Cent je Liter reduziert. Einschließlich des darauf entfallenden Anteils an der Umsatzsteuer, ergibt sich eine Entlastung von bis zu rund 17 Cent brutto je Liter. Dadurch werden die Verbraucherinnen und Verbraucher sowie die Wirtschaft bei den Preisen für Kraftstoffe um rund 1,6 Mrd. Euro entlastet.

Die Energiesteuer als Verbrauchsteuer ist als indirekte Steuer darauf angelegt, dass sie von den Steuerpflichtigen grundsätzlich auf die Verbraucherinnen und Verbraucher abgewälzt wird. Eine temporäre Steuersenkung bietet demnach das Potential, bei vollständiger Weitergabe an die Verbraucherinnen und Verbraucher auch eine entsprechende Preissenkung und damit Entlastung für die Bürgerinnen und Bürger sowie die Wirtschaft zu ermöglichen und den kurzfristig eingetretenen Preisschock zeitweise zu dämpfen.

Darüber hinaus empfiehlt der Finanzausschuss eine Änderung am Gesetzentwurf hinsichtlich der Bemessung der Entlastungssätze während der Gültigkeit der reduzierten Steuersätze nach dem Energiesteuergesetz.

Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 21/5321 in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke.

Zu Buchstabe b

Der Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN senkt die Stromsteuer auf das europarechtlich zulässige Mindestmaß gemäß Art. 10 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang I, Tabelle C der Richtlinie 2003/96/EG für alle Verbraucherinnen und Verbraucher ab. Der Mindeststeuersatz beträgt 1 Euro/MWh für die nicht-betriebliche sowie 0,5 Euro/MWh für die betriebliche Verwendung. Von der Maßnahme profitieren alle privaten Haushalte ohne zusätzlichen Verwaltungsaufwand. Von dem Energiepreisschock besonders betroffene Haushalte mit niedrigem Einkommen werden im Verhältnis zu ihrem Einkommen überproportional entlastet.

Die allgemeine Absenkung vereinfacht das Stromsteuerrecht erheblich, indem sie derzeitige Ausnahme- und Befreiungsregelungen entbehrlich macht. Zudem schafft sie Anreize und verlässliche Rahmenbedingungen für die Elektrifizierung von Wärmeversorgung und Mobilität. Mittel- und langfristig trägt dies dazu bei, die Abhängigkeit von volatilen fossilen Energiemärkten zu verringern und die Versorgungssicherheit zu stärken.

Ablehnung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 21/5320 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke.

Zu Buchstabe c

Der Antrag der Fraktion der AfD sieht vor, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, einen Gesetzentwurf mit folgendem Inhalt vorzulegen:

1. Die Entfernungspauschalen nach § 9 Absatz 1 Nummer 4 und 5 des Einkommensteuergesetzes werden als verkehrsmittelabhängige Aufwandspauschalen ausgestaltet.
2. Die erhöhten Pauschalen werden ohne Befristung und damit über das Jahr 2026 hinaus gewährt.
3. Die Pauschalen für die Nutzung eines Kraftfahrzeugs werden vom ersten Kilometer an, ab dem 01.01.2025, auf 50 Cent pro Entfernungskilometer erhöht.
4. Die Pauschalen für die sonstigen Verkehrsmittel werden zur Gegenfinanzierung, ebenfalls ab dem 01.01.2025, an das aktuelle Preisniveau angepasst, Nutzer des Deutschlandtickets können eine Pauschale in Höhe des gültigen Tarifs steuerlich absetzen, Nutzer des Schienenfernverkehrs können eine Pauschale in Höhe ihres Fernverkehrsabonnements gegen Nachweis in Ansatz bringen, für Wege zu Fuß wird keine Entfernungspauschale mehr gewährt.
5. Die Deckelung der Entfernungspauschale auf 4 500 Euro gemäß § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4 Satz 8 des Einkommensteuergesetzes wird aufgehoben, um sicherzustellen, dass die Aufwendungen auch bei weiteren Strecken berücksichtigt werden.
6. Die Mobilitätsprämie für Personen, die mit ihrem zu versteuernden Einkommen innerhalb des Grundfreibetrages liegen, wird entsprechend angepasst und die bisherige Begrenzung auf Wege ab 21 Kilometer fällt weg.
7. Ab dem Jahr 2025 werden alle Pauschalen für die unterschiedlichen Verkehrsmittel automatisiert an das aktuelle Preisniveau angepasst, wie auch bei den weiteren Freigrenzen, Freibeträgen, Pauschalen und Höchstbeträgen (vgl. hierzu Bundestagsdrucksache 20/6144).

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 21/2363 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD.

Zu Buchstabe d

Der Antrag der Fraktion der AfD sieht vor, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll,

1. von den Plänen zur Einführung einer (nationalen oder sektorspezifischen) Übergewinnsteuer für Öl- und Gasunternehmen abzusehen;
2. sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass kein Instrument für eine Sondersteuer auf überhöhte Krisengewinne von Energiekonzernen vorgelegt wird.

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 21/5326 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Zu Buchstabe a

Dem Bund (Zollverwaltung) entstehen durch das Gesetz im Kalenderjahr 2026 einmalige Ausgaben in Höhe von 153 000 Euro.

Die Mehraufwände an Sachkosten werden finanziell im Einzelplan 08 ausgeglichen.

Die temporäre Senkung der Energiesteuersätze für die Kraftstoffe Diesel und Benzin und deren steuerlich gleichgestellte Äquivalente hat Steuermindereinnahmen für den Bundeshaushalt in Höhe von 1,45 Mrd. Euro zur Folge. Die Steuerentstehung erfolgt zum Zeitpunkt der Entnahme aus dem Steuerlager und ist damit dem Verbrauch durch die Endkunden vorgelagert. Daher können sich weitere Steuermindereinnahmen durch Effekte der Bevorratung zum Auslaufen der reduzierten Steuersätze ergeben.

Zu Buchstabe b

Durch die Senkung der Stromsteuer auf das europarechtlich zulässige Minimum werden Verbraucherinnen und Verbraucher um etwa 6 Mrd. Euro jährlich entlastet. Dem Bund entstehen dadurch Mindereinnahmen in gleicher Höhe. Für die Länder und Kommunen ergeben sich keine Haushaltswirkungen.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Zu Buchstabe a

Der Gesetzentwurf wirkt sich nicht auf den Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger aus.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Zu Buchstabe a

Der Wirtschaft entsteht durch die temporäre Änderung der Energiesteuersätze Erfüllungsaufwand in Höhe von einmalig rund 146 000 Euro, insbesondere durch den vorübergehend geänderten Zeitaufwand für die Abgabe der Steueranmeldungen sowie der Entlastungsanträge. Bürokratiekosten aus Informationspflichten entstehen nicht.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Zu Buchstabe a

Für die Zollverwaltung entsteht aufgrund der temporären Senkung der Energiesteuersätze weder ein einmaliger noch ein jährlicher Personalaufwand.

Ferner entsteht für die Zollverwaltung einmaliger Sachaufwand für die Umstellung von Formularen in Höhe von 153.000 Euro. Jährlicher Sachaufwand entsteht aufgrund der temporären Senkung der Steuersätze nicht.

F. Weitere Kosten

Zu Buchstabe a

Der Wirtschaft, einschließlich mittelständischer Unternehmen, entstehen keine direkten sonstigen Kosten.

Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind zu erwarten und Zweck des Gesetzes. Durch das Gesetz sollen die Endpreise für die im Straßenverkehr verwendeten Kraftstoffe Diesel und Benzin an der Tankstelle sinken und die Belastung der Bürgerinnen und Bürger sowie der Wirtschaft durch die zuletzt stark gestiegenen Energiepreise zeitweise abgefedert werden.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/5321 mit folgender Maßgabe, im Übrigen unverändert anzunehmen:

In Artikel 1 Nummer 2 wird § 68 Absatz 4 durch den folgenden Absatz 4 ersetzt:

„(4) § 8 Absatz 7 und die §§ 46, 47, 48, 49, 52, 53, 58, 58a, 59 sowie 60 sind mit der Maßgabe anzuwenden, dass sich die Steuerentlastung für die in Absatz 1 genannten Energieerzeugnisse, für die im Zeitraum vom 1. Mai 2026 bis zum 30. Juni 2026 der Entlastungsanspruch entstanden ist, nach den in diesem Absatz genannten Steuersätzen bemisst.“;

- b) den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/5320 abzulehnen;
c) den Antrag auf Drucksache 21/2363 abzulehnen;
d) den Antrag auf Drucksache 21/5326 abzulehnen.

Berlin, den 22. April 2026

Der Finanzausschuss

Christian Görke
Amtierender Vorsitzender

Dr. Stefan Korbach
Berichterstatter

Kay Gottschalk
Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Dr. Stefan Korbach und Kay Gottschalk

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Zu Buchstabe a

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 21/5321** in seiner 71. Sitzung am 16. April 2026 dem Finanzausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Haushaltsausschuss, dem Ausschuss für Wirtschaft und Energie, dem Ausschuss für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat, dem Verkehrsausschuss, dem Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit sowie dem Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen. Der Haushaltsausschuss ist darüber hinaus nach § 96 GO-BT beteiligt.

Zu Buchstabe b

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 21/5320** in seiner 71. Sitzung am 16. April 2026 dem Finanzausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Haushaltsausschuss und dem Ausschuss für Wirtschaft und Energie zur Mitberatung überwiesen.

Zu Buchstabe c

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 21/2363** in seiner 71. Sitzung am 16. April 2026 dem Finanzausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Haushaltsausschuss, dem Ausschuss für Wirtschaft und Energie, dem Ausschuss für Arbeit und Soziales und dem Verkehrsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

Zu Buchstabe d

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 21/5326** in seiner 71. Sitzung am 16. April 2026 dem Finanzausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Haushaltsausschuss und dem Ausschuss für Wirtschaft und Energie zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu Buchstabe a

Der Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD sieht vor, dass die Energiesteuersätze für Diesel und Benzin befristet jeweils um 14,04 Cent je Liter reduziert werden.

Die Energiesteuer als Verbrauchsteuer ist als indirekte Steuer darauf angelegt, dass sie von den Steuerpflichtigen grundsätzlich auf die Verbraucherinnen und Verbraucher abgewälzt werden. Eine temporäre Steuersenkung bietet demnach das Potential, bei vollständiger Weitergabe an die Verbraucherinnen und Verbraucher auch eine entsprechende Preissenkung und damit Entlastung für die Bürgerinnen und Bürger sowie die Wirtschaft zu ermöglichen und den kurzfristig eingetretenen Preisschock zeitweise zu dämpfen.

Zu Buchstabe b

Der Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sieht vor, die Stromsteuer auf den europarechtlich zulässigen Mindeststeuersatz nach Artikel 10 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang I Tabelle C der Richtlinie 2003/96/EG zu senken.

Zu Buchstabe c

Der Antrag der Fraktion der AfD sieht vor, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, einen Gesetzentwurf mit folgendem Inhalt vorzulegen:

1. Die Entfernungspauschalen nach § 9 Absatz 1 Nummer 4 und 5 des Einkommensteuergesetzes werden als verkehrsmittelabhängige Aufwandspauschalen ausgestaltet.
2. Die erhöhten Pauschalen werden ohne Befristung und damit über das Jahr 2026 hinaus gewährt.
3. Die Pauschalen für die Nutzung eines Kraftfahrzeugs werden vom ersten Kilometer an, ab dem 01.01.2025, auf 50 Cent pro Entfernungskilometer erhöht.
4. Die Pauschalen für die sonstigen Verkehrsmittel werden zur Gegenfinanzierung, ebenfalls ab dem 01.01.2025, an das aktuelle Preisniveau angepasst, Nutzer des Deutschlandtickets können eine Pauschale in Höhe des gültigen Tarifs steuerlich absetzen, Nutzer des Schienenfernverkehrs können eine Pauschale in Höhe ihres Fernverkehrsabonnements gegen Nachweis in Ansatz bringen, für Wege zu Fuß wird keine Entfernungspauschale mehr gewährt.
5. Die Deckelung der Entfernungspauschale auf 4 500 Euro gemäß § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4 Satz 8 des Einkommensteuergesetzes wird aufgehoben, um sicherzustellen, dass die Aufwendungen auch bei weiteren Strecken berücksichtigt werden.
6. Die Mobilitätsprämie für Personen, die mit ihrem zu versteuernden Einkommen innerhalb des Grundfreibetrages liegen, wird entsprechend angepasst und die bisherige Begrenzung auf Wege ab 21 Kilometer fällt weg.
7. Ab dem Jahr 2025 werden alle Pauschalen für die unterschiedlichen Verkehrsmittel automatisiert an das aktuelle Preisniveau angepasst, wie auch bei den weiteren Freigrenzen, Freibeträgen, Pauschalen und Höchstbeträgen (vgl. hierzu Bundestagsdrucksache 20/6144).

Zu Buchstabe d

Der Antrag der Fraktion der AfD sieht vor, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll,

1. von den Plänen zur Einführung einer (nationalen oder sektorspezifischen) Übergewinnsteuer für Öl- und Gasunternehmen abzusehen;
2. sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass kein Instrument für eine Sondersteuer auf überhöhte Krisengewinne von Energiekonzernen vorgelegt wird.

III. Öffentliche Anhörung

Der Finanzausschuss hat in seiner 31. Sitzung am 20. April 2026 eine öffentliche Anhörung zu den Vorlagen durchgeführt. Folgende Einzelsachverständige, Verbände und Institutionen hatten Gelegenheit zur Stellungnahme:

1. ADAC e. V.
2. Bund der Steuerzahler Deutschland e. V.
3. DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.
4. Dullien, Prof. Dr. Sebastian, Hans-Böckler-Stiftung
5. Industriegewerkschaft Bergbau, Chemie, Energie (IGBCE)
6. Sozialverband VdK Berlin-Brandenburg e. V.
7. Söllner, Prof. Dr. Fritz, Technische Universität Ilmenau
8. Polleit, Prof. Dr. Thorsten, Vinson Centre Buckingham University
9. Praktijnjo, Prof. Dr.-Ing. Aaron, RWTH Aachen University
10. Wirtschaftsverband Fuels und Energie e. V.

Das Ergebnis der öffentlichen Anhörung ist in die Ausschussberatungen eingegangen. Das Protokoll einschließlich der eingereichten schriftlichen Stellungnahmen ist der Öffentlichkeit zugänglich.

IV. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Buchstabe a

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 35. Sitzung am 22. April 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke Annahme.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Gesetzentwurf in seiner 32. Sitzung am 22. April 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke Annahme.

Der **Ausschuss für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat** hat den Gesetzentwurf in seiner 23. Sitzung am 22. April 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke Annahme.

Der **Verkehrsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 30. Sitzung am 22. April 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke Annahme.

Der **Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 34. Sitzung am 22. April 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke Annahme.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat den Gesetzentwurf in seiner 23. Sitzung am 22. April 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke Annahme.

Zu Buchstabe b

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 35. Sitzung am 22. April 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke Ablehnung.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Gesetzentwurf in seiner 32. Sitzung am 22. April 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke Ablehnung.

Zu Buchstabe c

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 35. Sitzung am 22. April 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD Ablehnung.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Antrag in seiner 32. Sitzung am 22. April 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD Ablehnung.

Der **Ausschuss für Arbeit und Soziales** hat den Antrag in seiner 28. Sitzung am 22. April 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD Ablehnung.

Der **Verkehrsausschuss** hat den Antrag in seiner 30. Sitzung am 22. April 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD Ablehnung.

Zu Buchstabe d

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 35. Sitzung am 22. April 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD Ablehnung.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Antrag in seiner 32. Sitzung am 22. April 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD Ablehnung.

V. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Zu Buchstabe a

Der Finanzausschuss hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/5321 in seiner 30. Sitzung am 15. April 2026 erstmalig beraten und die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. Nach Durchführung der Anhörung am 20. April 2026 hat der Finanzausschuss die Beratung des Gesetzentwurfs in seiner 32. Sitzung am 22. April 2026 abgeschlossen.

Der **Finanzausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 21/5321 in geänderter Fassung.

Zu Buchstabe b

Nach Durchführung der Anhörung am 20. April 2026 hat der Finanzausschuss die Beratung des Gesetzentwurfs in seiner 32. Sitzung am 22. April 2026 abgeschlossen.

Der **Finanzausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke Ablehnung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 21/5320.

Zu Buchstabe c

Nach Durchführung der Anhörung am 20. April 2026 hat der Finanzausschuss die Beratung des Antrags in seiner 32. Sitzung am 22. April 2026 abgeschlossen.

Der **Finanzausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD Ablehnung des Antrags auf Drucksache 21/2363.

Zu Buchstabe d

Nach Durchführung der Anhörung am 20. April 2026 hat der Finanzausschuss die Beratung des Antrags in seiner 32. Sitzung am 22. April 2026 abgeschlossen.

Der **Finanzausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD Ablehnung des Antrags auf Drucksache 21/5326.

Die **Koalitionsfraktionen CDU/CSU und SPD** betonten, dass vor dem Hintergrund der infolge des Iran-Konflikts gestiegenen Kraftstoffpreise zur kurzfristigen Abfederung der Belastungen für Bürgerinnen und Bürger sowie für die Wirtschaft die Energiesteuersätze auf Diesel und Benzin um jeweils 14,04 Cent je Liter gesenkt würden. Die Energiesteuersenkung sei auf zwei Monate befristet. Sie solle am 1. Mai 2026 beginnen und am 30. Juni 2026 enden. Mit dieser Regelung seien einerseits Mindereinnahmen des Staates, andererseits Entlastungen für Bürgerinnen und Bürger sowie die Wirtschaft in Höhe von rund 1,6 Milliarden Euro verbunden.

Damit die Entlastung bei den Betroffenen auch ankomme, sei flankierend das Kartellrecht verschärft und das Bundeskartellamt gestärkt worden, um die Marktbeobachtung im Hinblick auf Preissprünge zu verbessern. Zugleich sei eine Beweislastumkehr vorgesehen worden, damit die Mineralölunternehmen ihre Preisgestaltung nachvollziehbar darlegten. Es werde erwartet, dass die Preisweitergabe bei den Verbrauchern hierdurch tatsächlich ankomme.

Die Bundesregierung handle mit dem Tankrabatt schnell, bürokratiearm und haushaltsverträglich, da die Maßnahme befristet sei. Der Tankrabatt sei zudem zielgerichtet, da er insbesondere diejenigen erreiche, die auf ihr Auto angewiesen seien, insbesondere Pendler, Spediteure, Pflegekräfte, Handwerker sowie Familien im ländlichen Raum.

Zum Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, der eine Absenkung der Stromsteuer für alle nicht-betrieblichen Verbraucher auf das europäische Mindestmaß vorsehe, führten die Koalitionsfraktionen aus, dass diese Forderung vor dem Hintergrund der Energiepreise nachvollziehbar sei, die in Deutschland weiterhin zu den höchsten in der Europäischen Union zählten, und daher weiterhin auf der Agenda der Regierungskoalition stehe, wie dem Koalitionsvertrag zu entnehmen sei. Allerdings habe die Bundesregierung bereits im November 2025 für das produzierende Gewerbe sowie die Land- und Forstwirtschaft die Stromsteuer auf das europäische Mindestmaß von 50 Cent pro Megawattstunde gesenkt und damit rund 600 000 Unternehmen gezielt entlastet. Von dieser Entlastung hätten auch die Bürgerinnen und Bürger indirekt profitiert. Da die im Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN geforderte Stromsteuersenkung zu Mindereinnahmen in Höhe von 6 Milliarden Euro führe, sei sie derzeit ohne eine Gegenfinanzierung haushaltspolitisch nicht vertretbar.

Zur Forderung der Fraktion der AfD auf Drucksache 21/2363, die Entfernungspauschale für Kraftfahrzeuge ab dem ersten Kilometer auf 50 Cent zu erhöhen, führten die Koalitionsfraktionen aus, dass dies ein wirksames Mittel sein könne, um den steigenden Kraftstoffpreisen entgegenzuwirken; allerdings trete die Entlastungswirkung erst deutlich verzögert ein, da sie in der Regel erst mit der Einkommensteuererklärung wirksam werde. Zudem habe die Bundesregierung die Pendler bereits entlastet, da zu Jahresbeginn die Pendlerpauschale ab dem 21. Kilometer auf 38 Cent erhöht worden sei. Eine weitere Erhöhung halte man aus haushälterischen Gründen nicht für geboten.

Zum Antrag der Fraktion der AfD auf Drucksache 21/5326 erklärte die Fraktion der CDU/CSU, dass sie Sondersteuern wie eine Übergewinnsteuer kritisch sehe. Daher wolle man zunächst das Ergebnis der Prüfung durch die Europäische Kommission abwarten. Die Fraktion der SPD betonte im Hinblick auf die Einführung einer Übergewinnsteuer, dass entscheidend sei, ob Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Ländern höhere Preise zahle; in diesem Fall seien insbesondere Mineralölunternehmen in die Verantwortung zu nehmen. Sollten überhöhte Preise verlangt worden sein, müsse dies adressiert und gegebenenfalls durch Maßnahmen flankiert werden. Vor diesem Hintergrund befürworte die Fraktion der SPD eine Übergewinnsteuer, um gegebenenfalls einen Teil der Entlastungssumme wieder dem Staatshaushalt zuzuführen.

Die Koalitionsfraktionen lehnten die von der Fraktion der AfD geforderte Senkung der Mehrwertsteuer auf Kraftstoffe von 19 auf 7 Prozent ab, da sie zu kostenintensiv und zu wenig zielgenau sei. Darüber hinaus fordere der Antrag der AfD eine dauerhafte Senkung der Energiesteuer, die durch den Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen bereits temporär auf den EU-Mindestsatz abgesenkt werde. Zudem sei die von der Fraktion der AfD geforderte vollständige Abschaffung der CO₂-Bepreisung auch haushälterisch nicht darstellbar.

Die **Fraktion der AfD** begrüßte den Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen, da dieser zumindest für eine temporäre Entlastung der Bevölkerung Sorge.

Die bessere Lösung wäre aber eine Erhöhung der Entfernungspauschale auf 50 Cent ab dem ersten Kilometer, da sie insbesondere private Haushalte dauerhafter und zielgerichteter entlaste. Zwar trete deren Entlastungswirkung verzögert ein, sei jedoch für die Arbeitnehmer planbar. Die durch eine Anhebung der Entfernungspauschale auf 50 Cent verursachten jährlichen Mehrkosten in Höhe von schätzungsweise 2,7 bis 3 Milliarden Euro seien haushälterisch durch Einsparungen an anderer Stelle darstellbar.

Die Fraktion der AfD stimmte dem Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu, mit dem eine Senkung der Stromsteuer gefordert werde, da man eine inhaltlich weitgehend übereinstimmende Forderung bereits in einem Antrag aus dem Oktober 2025 erhoben habe. Eine Stromsteuersenkung trage zur Reduzierung der Kosten für Verbraucher bei und stelle angesichts der im internationalen Vergleich sehr hohen Strompreise in Deutschland einen überfälligen Schritt dar.

Die Fraktion der AfD forderte die Fraktion der CDU/CSU auf, den von Bundesminister Lars Klingbeil eingeschlagenen Weg, sich bei der Europäischen Kommission für die Einführung einer Übergewinnsteuer einzusetzen, nicht zu unterstützen. Andernfalls hätte man sich aus verfassungsrechtlichen Gründen auch in anderen vergleichbaren Situationen dafür aussprechen müssen. Als Beispiele seien etwa Pharmakonzerne während der Corona-Krise oder Halbleiterhersteller im Zusammenhang mit Verknappungen von Computerchips infolge gestiegener Preise für seltene Erden zu nennen. Die Debatte über die Einführung einer Übergewinnsteuer schade dem Wirtschaftsstandort Deutschland. Ziel müsse es sein, wieder mehr Direktinvestitionen nach Deutschland zu lenken, die für ein höheres Wirtschaftswachstum erforderlich seien. Der Sachverständige Prof. Dr. Polleit habe sich in der Anhörung deutlich gegen eine Übergewinnsteuer ausgesprochen und dies damit begründet, dass Kapital sehr mobil sei und Investoren sich den Standort aussuchen könnten.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** lehnte den Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen ab. In der Anhörung sei deutlich geworden, dass der Tankrabatt zwar diejenigen entlaste, die aktuell höhere Preise an der Zapfsäule zahlten, jedoch nicht zielgenau sei. Zum einen entlaste er auch Haushalte, die die höheren Kosten tragen könnten. Zum anderen komme er nicht vollständig bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern an. Der Sachverständige Prof. Praktiknjo habe in der öffentlichen Anhörung dargelegt, dass Haushalte in den oberen Einkommensdezilen am stärksten profitierten, da sie häufiger über mindestens ein Fahrzeug verfügten und mehr Kilometer zurücklegten. Die Entlastung summiere sich dort auf bis zu 31 Euro über zwei Monate. Demgegenüber erhielten die einkommensschwächsten 10 Prozent lediglich eine Entlastung von rund 6,50 Euro. Im Ergebnis bedeute dies, dass die Maßnahme bei denjenigen, die sie am dringendsten benötigten, nur in begrenztem Umfang ankomme. Hinzu komme, dass ein erheblicher Teil der Entlastung nicht weitergegeben werde. Nach Berechnungen von Prof. Praktiknjo würden etwa 4 Cent der brutto 17 Cent nicht weitergereicht. Dies bedeute, dass von dem Entlastungsvolumen von rund 1,6 Milliarden Euro mehrere 100 Millionen Euro bei den Mineralölkonzernen verbleiben könnten. Der Tankrabatt sei damit nicht nur ungenau, sondern könne auch zu erheblichen Mitnahmeeffekten bei der Mineralölindustrie führen.

Demgegenüber sei in der Anhörung ebenfalls deutlich geworden, dass eine Senkung der Stromsteuer auf das europäische Mindestmaß von nahezu allen Sachverständigen befürwortet worden sei. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN schlage daher vor, die Stromsteuer für private Haushalte auf 0,1 Cent und für gewerbliche Verbraucher auf 0,05 Cent pro Kilowattstunde zu senken. Für eine vierköpfige Familie mit einem Jahresverbrauch von etwa 4 000 kWh ergebe sich – einschließlich des Mehrwertsteuereffekts – eine Entlastung von rund 90 Euro pro Jahr. Anders als beim Tankrabatt wirke diese Entlastung – zumindest gegenwärtig – progressiv, da geringere Einkommen relativ stärker entlastet würden als höhere. Gleichzeitig würden Anreize für die Transformation gesetzt, da beispielsweise ein Elektrofahrzeug oder eine Wärmepumpe jeweils ebenfalls um etwa 90 Euro pro Jahr entlastet würden. Zur Gegenfinanzierung habe die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bereits mehrfach Vorschläge unterbreitet, insbesondere durch das Schließen von Gerechtigkeitslücken im Steuerrecht.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betonte, Ziel sei es, die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zu verringern und den Übergang zu elektrifizierter, klimafreundlicher Energie zu fördern, um künftig entsprechende Debatten über Tankrabatte zu vermeiden. Ein weiterer Aspekt sei der Wettbewerb: Im Strommarkt sei der Wettbewerb um Endkunden ausgeprägter, weshalb davon auszugehen sei, dass Steuersenkungen dort im Vergleich zum Tankrabatt tatsächlich bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern ankämen.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN lehnte die Anträge der Fraktion der AfD ab. Die Forderung der Fraktion der AfD nach einer Erhöhung der Pendlerpauschale sei nicht zielgenau. Sie entlaste höhere Einkommen überproportional und sei insbesondere keine kurzfristig wirksame Krisenmaßnahme, da die Entlastung erst mit erheblicher Verzögerung im Rahmen der Steuererklärung wirksam werde.

Im Hinblick auf die Debatte über die Einführung einer Übergewinnsteuer wies die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN darauf hin, dass eine Definition von Übergewinnen möglich sei. Erstens liege eine externe Krise vor. Zweitens zeigten sich deutlich erhöhte Gewinnmargen im Vergleich zu einem Referenzzeitraum, was derzeit insbesondere bei Diesel zu beobachten sei. Drittens bestehe eine angebotsseitige Marktkonzentration bei gleichzeitig unveränderter Nachfrage, was den Unterschied zur Entwicklung im Impfstoffmarkt darstelle. Vor diesem Hintergrund sei eine zielgerichtete Übergewinnsteuer sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene möglich. Auf nationaler Ebene könne beispielsweise die Einführung einer Ergänzungsabgabe in Betracht gezogen werden.

Die **Fraktion Die Linke** kritisierte, dass das Entlastungsvolumen des Tankrabatts zu gering sei. Der Gesetzentwurf beziffere die Entlastungswirkung auf 1,61 Milliarden Euro. Dies stehe in keinem angemessenen Verhältnis zu den gestiegenen Kosten für die Wirtschaft sowie für die Verbraucherinnen und Verbraucher. Die Weitergabe der Steuersenkung an die Haushalte sei unsicher. So sei der Tankrabatt im Jahr 2022 lediglich zu rund 75 Prozent weitergegeben worden, und es sei unklar, zu welchem Anteil der Tankrabatt dieses Mal weitergegeben werde. Darüber hinaus habe es auch erhebliche regionale Unterschiede bei der Weitergabe gegeben. Die Bundesregierung gehe damit eine riskante Wette ein und vertraue auf den guten Willen von Energiekonzernen und Tankstellenbetreibern. Zudem sei die Verteilungswirkung der Entlastung unzureichend: Es würden nicht diejenigen entlastet, die den größten Bedarf hätten. Vielmehr profitierten insbesondere diejenigen, die große und verbrauchsintensive Fahrzeuge führen.

Weitere Probleme würden durch den Gesetzentwurf nicht adressiert. Im Zuge der Energiekrise entstünden bei den Energiekonzernen erhebliche Übergewinne, die durch diese Maßnahme nicht berücksichtigt würden beziehungsweise möglicherweise sogar weiter anstiegen. Die Fraktion Die Linke setze sich für die Einführung von Übergewinnsteuern in verschiedenen Bereichen ein, nicht ausschließlich bei Mineralölunternehmen. Man appelliere an die Fraktion der CDU/CSU, sich nicht gemeinsam mit der Fraktion der AfD gegen eine Übergewinnsteuer auszusprechen. Die aus einer Übergewinnsteuer resultierenden Einnahmen würden dringend benötigt.

Ein mögliches Instrument zur wirksamen Entlastung der Bevölkerung sei eine Senkung der Stromsteuer, weshalb man den Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN begrüße. Weitere Instrumente seien die Gewährung einer Direktzahlung in Form eines Energiekrisengeldes sowie die Wiedereinführung eines 9-Euro-Tickets. Ebenso müssten Maßnahmen zur Energieeinsparung, wie ein Recht auf Homeoffice, ein Tempolimit sowie ein Verbot von Kurzstreckenflügen, geprüft und umgesetzt werden.

Vom Ausschuss angenommener Änderungsantrag

Die vom Ausschuss angenommene Änderung am Gesetzentwurf auf Drucksache 21/5321 ist aus der Maßgabe in der Beschlussempfehlung des Finanzausschusses ersichtlich. Die Begründung der Änderung findet sich in diesem Bericht unter „B. Besonderer Teil“. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD brachten einen Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 21(7)131 ein.

Voten der Fraktionen:

Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD (Stichwort: Bemessung der Entlastungssätze während der Gültigkeit der reduzierten Steuersätze nach dem Energiesteuergesetz)

Zustimmung: CDU/CSU, AfD, SPD, Die Linke

Ablehnung: -

Enthaltung: B90/GR

Petitionen

Der Petitionsausschuss hatte dem Finanzausschuss zwei Bürgereingaben zum Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD übermittelt. Mit den am 3. März 2026 und 10. März 2026 eingereichten Petitionen (Ausschussdrucksache 21(7)129) werden Forderungen im Zusammenhang mit der Senkung der Energiesteuersätze auf Kraftstoffe erhoben.

Die Petentin setzt sich dafür ein, die Steuern und Abgaben auf Kraftstoffe wie Benzin und Diesel zu senken oder teilweise abzuschaffen. Ziel dieser Petition ist es, die finanzielle Belastung für Bürgerinnen und Bürger zu reduzieren, die auf ihr Fahrzeug angewiesen sind, beispielsweise für den Arbeitsweg, für Familien oder für Menschen in ländlichen Regionen ohne ausreichende öffentliche Verkehrsmittel.

Mit der anderen Petition wird gefordert, eine gesetzliche Grundlage für eine zeitlich befristete und an objektive Kriterien gebundene Reduzierung oder Aussetzung der Energiesteuer auf Kraftstoffe zu schaffen, sofern außergewöhnliche geopolitische Krisen zu erheblichen und sprunghaften Preissteigerungen bei Rohöl und Kraftstoffen führen.

Nach § 109 der Geschäftsordnung hat der Petitionsausschuss den federführenden Finanzausschuss zur Stellungnahme zu den Anliegen aufgefordert. Der Finanzausschuss hat die Petitionen in seine Beratungen einbezogen.

Die Anliegen der Petenten werden durch den Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Drucksache 21/5321 insofern aufgegriffen, als durch dieses Gesetz die Energiesteuersätze für Diesel und Benzin befristet jeweils um 14,04 Cent je Liter reduziert werden.

Zu Verlauf und Gegenstand der Ausschussberatungen wird auf den vorstehenden Bericht verwiesen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 – Änderung des Energiesteuergesetzes

Zu Nummer 2 Absatz 4 (§ 68 Absatz 4 des Energiesteuergesetzes)

Mit dem Dritten Gesetz zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes wurde § 53 des Energiesteuergesetzes zum 1. Januar 2026 neu geregelt. Im Zuge der Reform gingen die bislang in § 49 des Energiesteuergesetzes geregelten Entlastungen zur Stromerzeugung in § 53 des Energiesteuergesetzes auf. Seitdem können mit dem Steuersatz für Diesel oder Benzin eingesetzte Energieerzeugnisse zur Stromerzeugung nach § 53 des Energiesteuergesetzes entlastet werden.

In der Aufzählung des § 68 Absatz 4 des Energiesteuergesetzes ist § 53 des Energiesteuergesetzes daher zu ergänzen, da der Steuersatz für Diesel und Benzin mit einem jeweiligen Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg im Zeitraum vom 1. Mai 2026 bis zum 30. Juni 2026 reduziert ist.

Finanzielle Auswirkungen und Erfüllungsaufwand

Es ergeben sich keine Steuer- oder -mindereinnahmen oder Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft oder Verwaltung.

Berlin, den 22. April 2026

Dr. Stefan Korbach
Berichtersteller

Kay Gottschalk
Berichtersteller

