



Fakultät für Wirtschaftswissenschaften und Medien

Technische Universität Ilmenau | PF 10 05 65 | 98684 Ilmenau

Univ.-Prof. Dr. rer. pol. habil.
Fritz Söllner

Institut für Volkswirtschaftslehre
Fachgebiet Finanzwissenschaft

Deutscher Bundestag
Finanzausschuss
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Besucheradresse:
Ehrenbergstraße 29 (Ernst-Abbe-Zentrum)
98693 Ilmenau

Telefon +49 3677 69-2658
Telefax +49 3677 69-1229

fritz.soellner@tu-ilmenau.de
www.tu-ilmenau.de/fakww/

Ilmenau, 20. April 2026

Stellungnahme

zum „Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuergesetzes zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe“ der Fraktionen der CDU/CSU und SPD;
zum „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Stromsteuergesetzes und weiterer Vorschriften“ der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen; zum Antrag „Von der Einführung einer Übergewinnsteuer absehen – Den hohen Kraftstoffpreisen durch gezielte Maßnahmen begegnen“ der Fraktion der AfD; und zum Antrag „Berufstätige Pendler sofort entlasten – Entfernungspauschalen für Kraftfahrzeuge ab dem ersten Kilometer auf 50 Cent erhöhen und an die Preisentwicklung anpassen“ der Fraktion der AfD

1. Vorbemerkungen

Die durch den völkerrechtswidrigen Angriff der USA und Israel auf den Iran ausgelösten Engpässe in der Versorgung mit Öl und Gas sowie die damit einhergehenden starken Preiserhöhungen von fossilen Brennstoffen belasten auch die deutsche Volkswirtschaft erheblich. Die steigenden Energiepreise erhöhen nicht nur die Inflation, sondern werden auch das Wirtschaftswachstum beeinträchtigen – einerseits durch steigende Produktionskosten, welche die Investitionsneigung weiter werden abnehmen lassen, andererseits durch die Dämpfung der Konsumnachfrage. Sollten die Versorgungsengpässe anhalten und sich die geopolitische Unsicherheit weiter erhöhen, ist über die sich abzeichnende Konjunkturdelle hinaus mit einer dauerhaften Eintrübung der Wachstumsaussichten und des Konjunkturklimas zu rechnen.

In dieser Situation sehen sich die Regierungsfractionen dazu veranlasst, „zur kurzfristigen Abfederung der Belastungen der Bürgerinnen und Bürger sowie der Wirtschaft (...) die Kraftstoffpreise durch Senkung der Energiesteuersätze für Diesel und Benzin (...) befristet um jeweils 14,04 Cent je Liter“ zu reduzieren (Deutscher Bundestag 2026c, 1).

Einen anderen Weg will die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen gehen. Sie schlägt vor, die Stromsteuer für alle Verbraucher dauerhaft „auf das europarechtlich zulässige Mindestmaß“ zu senken (Deutscher Bundestag 2026b, 1). Neben der Entlastung der Verbraucher verspricht sich die Fraktion von dieser Maßnahme eine Vereinfachung des Stromsteuerrechts und mittel- und langfristig eine Verringerung der Abhängigkeit von „volatilen fossilen Energiemärkten“ (Deutscher Bundestag 2026b, 2).

Die Anträge der Fraktion der AfD richten sich dagegen zum einen auf die Erhöhung der Pendlerpauschale (Deutscher Bundestag 2025) und zum anderen auf die Ablehnung der offenbar beabsichtigten Übergewinnsteuer für die Anbieter fossiler Brennstoffe (Deutscher Bundestag 2026a). Außerdem fordert sie, wenngleich nur am Rande des Übergewinnsteuer-Antrags, die Absenkung der Energiesteuer auf das europarechtlich zulässige Mindestmaß, die Einführung des reduzierten Mehrwertsteuersatzes von 7% für „alle Kraftstoffe“ und „die sofortige Abschaffung der CO₂-Steuer“ (Deutscher Bundestag 2026a, 2).

Im Folgenden sollen die genannten vier Gesetzentwürfe bzw. Anträge im Einzelnen diskutiert werden.

2. Der „Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuergesetzes zur temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe“ der Fraktionen von CDU/CSU und SPD

Die Energiesteuersätze für Benzin und Diesel gemäß § 2 Abs. 1 Energiesteuergesetz sollen vom 1. Mai 2026 bis zum 30. Juni 2026 um jeweils 14,04 Cent pro Liter auf 51,41 bzw. 33 Cent pro Liter gesenkt werden (§ 68 Energiesteuergesetz). Für Diesel wäre damit der europarechtlich zulässige Mindeststeuersatz erreicht. Um denselben nicht zu unterschreiten, werden deshalb die schon bestehenden Steuerentlastungen für Diesel gemäß §§ 47a Abs. 2 und 56 Energiesteuergesetz für den genannten Zeitraum ausgesetzt. Für die Haushalte ergäbe sich einschließlich der auf die Energiesteuersenkung entfallenden Mehrwertsteuer damit eine Entlastung in Höhe von 16,71 Cent pro Liter.¹ Die Gesamtentlastung für Unternehmen und Haushalte soll sich auf € 1,610 Milliarden belaufen, welcher Steuermindereinnahmen in derselben Höhe gegenüberstehen (€ 1,445 Milliarden an Energiesteuer und € 165 Millionen an Mehrwertsteuer).

Es steht außer Frage, dass jede Art von Entlastung in der aktuellen Situation bei Haushalten und Unternehmen willkommen ist. Insofern ist die vorgeschlagene Maßnahme zweifelsohne beliebt und von daher politisch attraktiv. Das heißt aber noch lange nicht, dass sie auch ökonomisch sinnvoll ist. Tatsächlich ist eher das Gegenteil der Fall. Dafür lassen sich etliche Gründe anführen.

Erstens stellt sich die Frage, warum nur die Energiesteuer auf Benzin und Diesel, nicht aber die auf Heizöl und Gas reduziert werden soll. Schließlich hat es auch bei den beiden letztgenannten fossilen Brennstoffen drastische Preissteigerungen gegeben. Offenbar war aber für die Regierungskoalition die, angesichts der im Mittelpunkt des Interesses der Öffentlichkeit stehenden Preisschilder an den Tankstellen, größere Wählerwirksamkeit der Entlastung bei

¹ Diese Berechnung unterstellt, dass der Nettopreis im vollen Ausmaß der Steuersenkung reduziert wird, die Steuersenkung von den Anbietern also vollständig weitergegeben wird.

Benzin und Diesel wichtiger als die gleichmäßige Entlastung aller Verbraucher von fossilen Brennstoffen.

Zweitens setzt die Entlastung in der von den Regierungsfractionen beabsichtigten Höhe voraus, dass die Energiesteuersenkung vollständig von den Anbietern an die Nachfrager weitergegeben wird. Dies muss mitnichten der Fall sein, wie die Erfahrungen mit dem „Tankrabatt“ des Jahres 2022 gezeigt haben. Die Entlastung kann (und wird höchstwahrscheinlich) mindestens zum Teil von den Anbietern vereinnahmt werden und zur Steigerung der Gewinne derselben beitragen. Angesichts dessen wäre die angedachte Einführung einer Übergewinnsteuer, wie sie im Gesetzentwurf angedeutet wird („steuerrechtlich abgesicherte Maßnahmen gegenüber der Mineralölwirtschaft“; Deutscher Bundestag 2026c, 10), ein weiteres Beispiel für widersprüchliche und inkonsistente Politik – ist es doch wenig sinnvoll, erst eine (tendenziell) gewinnsteigernde Maßnahme zu beschließen und dann „Übergewinne“ einer Sondersteuer zu unterwerfen (vgl. Teil 5).

Drittens wird es, wie die Regierungsfractionen selbst einräumen (Deutscher Bundestag 2026c, 9), wahrscheinlich zu Verzögerungseffekten kommen, weil die Steuer nicht erst beim Verkauf an den Verbraucher, sondern schon bei der Entnahme aus dem Steuerlager anfällt.

Viertens, und das ist jenseits aller technischer Probleme der Hauptkritikpunkt, ist die vorgeschlagene Maßnahme der aktuellen Situation vollkommen unangemessen. Bei der gegenwärtigen Energiekrise handelt es sich um eine angebotsseitige Krise, da das Angebot fossiler Brennstoffe durch die Folgen des Irankriegs verknappt wird. Selbstverständlich steigen bei abnehmendem Angebot die Preise. Diese Knappheitssignale sind unverzichtbar in einer Marktwirtschaft, induzieren sie doch den notwendigen sparsameren Umgang mit den betroffenen Gütern. In einer solchen Situation temporär Preissenkungen herbeizuführen, ist kontraproduktiv und „verhindert genau die Sparsamkeit, die in einer Knappheitssituation nötig ist“ (Wambach 2026). Mit anderen Worten, es handelt sich um „interventionistischen Aktionismus“ (Dany-Knedlik et al. 2026, 256). Es deutet zwar manches darauf hin, dass die Preiserhöhungen stärker ausfallen als angesichts der Angebotseinschränkung zu erwarten bzw. notwendig wäre. Aber dies ist wahrscheinlich auf mangelnden Wettbewerb im Großhandel und zwischen Raffinerien zurückzuführen – ein Problem mithin, welches wettbewerbspolitisch bzw. wettbewerbsrechtlich angegangen werden müsste, keinesfalls durch Energiesteuersenkungen. Im Gegenteil, angesichts der genannten Wettbewerbsprobleme verbieten sich solche Steuersenkungen geradezu, weil damit gerechnet werden muss, dass sie nicht oder nicht vollständig weitergegeben werden. Zumindest gilt dies für Steuersenkungen, die nur das Ziel einer temporären Entlastung der Verbraucher verfolgen.

Wenn man überhaupt kurzfristig auf diese Krise reagieren will, dann wären eher direkte Transferzahlungen an besonders betroffene Haushalte und Unternehmen angezeigt. Allerdings sind solche Maßnahmen meist mit erheblichem bürokratischen Aufwand verbunden und in den seltensten Fällen wirklich zielgenau.

Statt in aufgeregten Aktionismus zu verfallen und kurzfristig angelegte Maßnahmen zu ergreifen, die viel kosten und wenig bringen werden, sollte man die aktuelle Krise zum Anlass für dauerhafte, strukturelle Reformen der Energiebesteuerung nehmen. Man müsste im Fall der beiden ersten der im Folgenden genannten Maßnahmen darüber nachdenken, sie erst nach dem Ende der gegenwärtigen Krise zu ergreifen, da sie zu einer Senkung der Preise von fossilen Brennstoffen führen würden und deshalb, auch wenn es sich dabei um die Folge dauerhafter Reformen handeln würde, die Gefahr bestehen würde, dass die Knappheitssignale in Form der aktuell gestiegenen Preise verzerrt und die Anreize zum Energiesparen konterkariert werden würden.

Vor allem sollte die CO₂-Abgabe des Brennstoffemissionshandelsgesetzes ersatzlos abgeschafft werden – weil diese Abgabe ungerechtfertigt, sinnlos und schädlich für die deutsche Volkswirtschaft ist.² Wenn man aus klimapolitischen Erwägungen heraus die Emissionen von CO₂ reduzieren will, dann bieten sich zwar ein Emissionshandelssystem oder eine Emissionssteuer aus ökonomischer Sicht grundsätzlich als kosteneffiziente und effektive Maßnahmen an. Aber das Klimaproblem stellt einen globalen negativen externen Effekt dar. Jede Emission von Treibhausgasen, unter denen CO₂ die größte Rolle spielt, erhöht die Konzentration dieser Gase in der Atmosphäre und kann so zur Destabilisierung des Klimas beitragen. Es spielt also keine Rolle, wer wo wieviel Treibhausgase emittiert; entscheidend ist allein die Gesamtmenge (und deren Zusammensetzung) der emittierten Treibhausgase. Das Klimaproblem ist also ein globales Problem und muss als solches auch global gelöst werden. Eine effektive und effiziente Klimapolitik setzt eine wirksame internationale Koordination voraus. Im Gegensatz dazu haben jegliche nationale oder regionale Anstrengungen zur Reduktion von Treibhausgasen keinen nachhaltigen Effekt auf das Klima und dienen lediglich zur Beruhigung des eigenen Gewissens (vgl. z.B. Ockenfels und Schmidt 2019). Solange die notwendige internationale Koordination nicht zustande kommt, ist der Kampf gegen den Klimawandel sinnlos, weil er eine Verschwendung volkswirtschaftlicher Ressourcen darstellt, und schädlich, weil er die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands beeinträchtigt. Deutschland und die EU sollten deshalb keine Anstrengungen zur Emissionsminderung unternehmen, sondern sich stattdessen auf Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel fokussieren sowie daneben die Entwicklung neuer Technologien vorantreiben, die sowohl emissionsarm bzw. -frei als auch kostengünstig und verlässlich sind. Konkret bedeutet dies für Deutschland die Aufhebung des Brennstoffemissionshandelsgesetzes und damit die Abschaffung der CO₂-Abgabe. Darüber hinaus muss die Einführung des EU-ETS-2 verhindert und das EU-ETS-1 beendet oder zumindest ausgesetzt werden.

Durch die Abschaffung der CO₂-Abgabe würden Unternehmen und Haushalte deutlich entlastet – und zwar auf Dauer. 2026 liegt die Spanne der CO₂-Abgabe zwischen € 55 und € 65 pro Tonne CO₂. Das entspricht am unteren Ende dieser Spanne einer Belastung von 14,7 Cent pro Liter Diesel bzw. Heizöl, 13,1 Cent pro Liter Benzin und 1 Cent pro Kilowattstunde Erdgas; am oberen Ende der Preisspanne betragen die entsprechenden Werte 17,4 Cent, 15,5 Cent und 1,2 Cent. Darauf entfallen noch 19% Mehrwertsteuer (insoweit die CO₂-Abgabe an Haushalte weitergegeben wird).

Als weiteren Schritt könnte man über die Absenkung der Energiesteuer auf das europarechtlich zulässige Mindestniveau nachdenken – zum einen, um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft zu erhöhen, zum anderen, um die Anreize für Tanktourismus in Grenzregionen zu senken. Auch hier würde es um eine strukturelle Maßnahme gehen und nicht nur um eine temporäre Steuersenkung als Reaktion auf die aktuelle Krise.

Und schließlich wäre die Anhebung der Entfernungspauschale im Einkommensteuerrecht notwendig, die schon seit Langem (und unabhängig von der aktuellen Krise) die tatsächlichen Kosten von Berufspendlern bei der Nutzung eines Kraftfahrzeugs bei weitem nicht widerspiegelt (vgl. Teil 4).

² Eine solche Abschaffung fordert auch die Fraktion der AfD in ihrem Antrag zur Ablehnung einer Übergewinnsteuer (Deutscher Bundestag 2026a, 2).

3. Der „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Stromsteuergesetzes und weiterer Vorschriften“ der Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen

Die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen schlägt vor, die Stromsteuer für alle Verbraucher auf das europarechtlich zulässige Mindestmaß zu senken, nämlich auf 50 Cent/MWh für betriebliche und einen Euro pro Megawattstunde für nichtbetriebliche Zwecke. Die Verbraucher würden damit „um etwa 6 Mrd. Euro jährlich entlastet“ (Deutscher Bundestag 2026b, 2).³ Neben dieser Entlastung würde damit das Stromsteuerrecht vereinfacht und ein Anreiz für „schnelle Elektrifizierung“ geschaffen werden (Deutscher Bundestag 2026, 1-2). Denn „die bestehende Schlechterstellung klimafreundlicher Stromanwendungen gegenüber fossilen Energieträgern“ würde beseitigt und so die „Abhängigkeit von volatilen fossilen Energiemärkten“ verringert werden (Deutscher Bundestag 2026b, 5).

Es wird nicht erläutert, worin die angebliche „Schlechterstellung klimafreundlicher Stromanwendungen“ besteht, was den Autoren des Gesetzentwurfs angesichts einerseits der hohen Belastung fossiler Energieträger durch Energiesteuer und CO₂-Abgabe, andererseits der sehr großzügigen (um nicht zu sagen, verschwenderischen) Subventionierung erneuerbarer Energien einigermaßen schwerfallen dürfte. Die Aussage, dass „Stromanwendungen“ per se „klimafreundlich“ seien, ist in dieser Form nicht haltbar, da die Klimafreundlichkeit bzw. Klimaunfreundlichkeit dieser Anwendungen nicht unmaßgeblich davon abhängt, auf welche Art und Weise der betreffende Strom erzeugt wird.

Unabhängig von seiner doch etwas dubiosen Begründung ist dem Ziel des Gesetzentwurfs allerdings grundsätzlich zuzustimmen. Durch die geforderte Stromsteuersenkung würden Haushalte und Unternehmen deutlich entlastet, welche schon seit viel zu langer Zeit unter den im europäischen und weltweiten Vergleich weit überdurchschnittlichen Strompreisen zu leiden haben. Auch würde damit endlich das Versprechen der Regierungskoalition eingelöst werden, „die Stromsteuer für alle auf das europäische Mindestmaß [zu] senken“ (CDU, CSU, SPD 2025, 30). Gegenwärtig kommen ja nur produzierendes Gewerbe und Land- und Forstwirtschaft in den Genuss dieser Entlastung.

Allerdings greift dieser Gesetzentwurf viel zu kurz. Zum einen könnte man bei dieser Gelegenheit über den Sinn und die Notwendigkeit einer Besteuerung von Strom einmal grundsätzlich nachdenken. Denn dieselbe ist weder steuersystematisch noch wirtschafts- bzw. umweltpolitisch gerechtfertigt. Abgesehen davon verstößt die nach Verwendungsart unterschiedliche Besteuerung von Strom gegen das Prinzip der Gleichmäßigkeit bzw. Gleichbehandlung der Besteuerung. Es sollte also nicht nur die Stromsteuer, wie vorgeschlagen, auf das europarechtliche Mindestmaß reduziert, sondern die Bundesregierung außerdem dazu aufgefordert werden, sich auf EU-Ebene für die Absenkung eben dieses Mindestmaßes auf null einzusetzen.

Aber weder mit Absenkung oder Abschaffung der Stromsteuer würde das Hauptproblem, vor dem die deutsche Volkswirtschaft auf dem Gebiet der Energieversorgung steht, gelöst werden. Beide Maßnahmen wären wenig mehr als ein Herumkurieren an Symptomen. Das eigentliche Problem besteht in der vollkommen fehlgeleiteten Energie- und Klimapolitik, welche die Verlässlichkeit und die Wirtschaftlichkeit der Energieversorgung fast vollständig dem sogenannten Klimaschutz opfert (vgl. dazu auch Teil 2). So werden die extrem hohen Strompreise nur zu einem kleinen Teil durch die Stromsteuer verursacht. Vielmehr stellt die sogenannte Energiewende den Hauptpreistreiber dar: Einerseits erhöht diese Politik die Stromerzeugungskosten durch den Ausstieg aus Kohle- und Kernkraft und durch die Förderung erneuerbarer

³ Dabei bleibt unklar, ob sich diese Zahl nur auf die Stromsteuerzahlungen bezieht oder auch die auf dieselben entfallende Mehrwertsteuer umfasst.

Energien;⁴ andererseits wird der Strompreis durch die hohen Kosten für Netzausbau und Systemstabilisierung weiter in die Höhe getrieben.

Offensichtlich findet das oft beschworene „Grüne Wirtschaftswunder“ nicht statt. Es drohen stattdessen wirtschaftlicher Niedergang und Wohlstandsverluste. Weite Teile des verarbeitenden Gewerbes stellen entweder ihre Produktion ein oder verlagern diese ins Ausland – was den Verlust Zehntausender gut bezahlter Arbeitsplätze in Deutschland bedeutet. Dies betrifft besonders energieintensiv produzierende Unternehmen, von denen laut einer aktuellen Studie 73% Produktion und Investitionen entweder zurückfahren oder aus Deutschland ins Ausland verlagern wollen (Krapp et al. 2025). Auch der Bundesrechnungshof (2025b) warnt in einem Bericht zur Umsetzung der Wasserstoffstrategie des Bundes eindringlich vor der Fortsetzung der bisherigen Energie- und Klimapolitik: Diese würde nicht nur ihr Ziel der Klimaneutralität verfehlen, sondern sowohl die Wirtschaftlichkeit als auch die Sicherheit der Energieversorgung in einem Ausmaß gefährden, dass damit die Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Deutschland zunehmend in Frage gestellt werden würde.

Wir stecken schon seit Langem in einer Energiekrise – einer hausgemachten Energiekrise. Der Irankrieg ist nicht Ursache der Probleme, die wir gegenwärtig beobachten. Aber er führt uns die Konsequenzen der aktuellen Politik sehr deutlich vor Augen, indem er die bestehenden Probleme weiter verschärft. Diese haben inzwischen ein Ausmaß angenommen, dass das Drehen an der ein oder anderen Stellschraube, so gut gemeint es auch im Einzelfall sein mag, keine nachhaltige Änderung zum Besseren bewirken wird. Es ist allerhöchste Zeit für eine grundlegende wirtschafts-, energie-, klima- und steuerpolitische Wende.

4. Der Antrag der Fraktion der AfD „Berufstätige Pendler sofort entlasten – Entfernungspauschalen für Kraftfahrzeuge ab dem ersten Kilometer auf 50 Cent erhöhen und an die Preisentwicklung anpassen“

Die aktuelle Ausgestaltung der Entfernungspauschale gibt Anlass zur Kritik in mehrfacher Hinsicht.⁵ So bleiben angesichts der hohen Kraftstoffpreise die als Entfernungspauschale gewährten 38 Cent pro Entfernungskilometer in den Fällen, in denen ein Kraftfahrzeug genutzt wird, weiterhin deutlich hinter den tatsächlich entstehenden Kosten zurück. Selbst bei einem Auto der Kompaktklasse wie dem VW Golf betragen die Gesamtkosten pro gefahrenen Kilometer je nach Motorisierung zwischen 53 und 89 Cent (ADAC 2025) – pro Entfernungskilometer also zwischen € 1,06 und € 1,78. Von daher besteht ein großer Nachholbedarf im Fall von Berufspendlern, die ein Auto nutzen. Dagegen erscheinen 38 Cent bei Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel mehr als angemessen. Im Gegenteil, Inhaber eines Deutschlandtickets zum Preis von aktuell € 63,00 pro Monat werden ab einer monatlichen Fahrtstrecke von 166 Entfernungskilometern (was bei 20 Arbeitstagen pro Monat einer Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz von nur knapp über acht Kilometern entspricht) sogar überkompensiert. *A fortiori* findet eine solche Überkompensation bei Fußgängern und Radfahrern statt.

Hier setzt der Antrag Fraktion der AfD an. Sie fordert, die Entfernungspauschale verkehrsmittelabhängig zu differenzieren (Deutscher Bundestag 2025, 1), da die gegenwärtige Regelung einerseits Autofahrer benachteiligen und andererseits die Nutzer anderer Verkehrsmittel

⁴ Die Erhöhung der Stromerzeugungskosten durch die Subventionierung der erneuerbaren Energien schlägt sich nicht mehr im Strompreis nieder, seit diese Subventionen nicht mehr von den Stromverbrauchern, sondern von den Steuerzahlern finanziert werden.

⁵ Vgl. zu den folgenden Ausführungen Söllner (2025, 2-5).

ungerechtfertigterweise bevorzugen würde. Deshalb sollen für die Nutzung eines Kraftfahrzeugs 50 Cent pro Entfernungskilometer anerkannt werden, wohingegen sich die Pauschalen für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel an den tatsächlich entstehenden Kosten orientieren sollen und für Wege zu Fuß gar keine Entfernungspauschale mehr gewährt werden soll (Radfahrer werden in dem Antrag nur kurz erwähnt, sodass unklar bleibt, ob denselben nur eine geringere oder gar keine Entfernungspauschale gewährt werden soll). Daneben wird gefordert, die Begrenzung der insgesamt berücksichtigungsfähigen Fahrtkosten auf € 4.500 pro Jahr (diese Begrenzung gilt nicht bei der Nutzung von Kraftfahrzeugen) aufzuheben.

Es lassen sich zwar gute Argumente für die geforderte Differenzierung der Entfernungspauschale vorbringen, doch würde dadurch der bürokratische Aufwand, und hier vor allem die Kontrollkosten, erheblich steigen. Wie will man Radfahrern oder Busfahrgästen nachweisen, dass sie tatsächlich diese Verkehrsmittel und nicht etwa ihr eigenes oder ein zur Nutzung überlassenes Auto benutzen? Schon die bestehende Regelung ist schließlich sehr missbrauchsanfällig und weist erhebliche Vollzugsdefizite auf (Bundesrechnungshof 2025a, 6-7). Mit der vorgeschlagenen Differenzierung würden die Missbrauchsmöglichkeiten und Bürokratiekosten wahrscheinlich ein solches Ausmaß annehmen, dass man auch gleich zum Nachweis der tatsächlich entstandenen Kosten übergehen könnte. Von daher erscheint die einheitliche Entfernungspauschale, obwohl sie zugegebenermaßen Ungleiches gleich behandelt, dennoch als das geringere Übel.

Neben den Änderungen bei der Entfernungspauschale schlägt die Fraktion der AfD auch Änderungen bei der Mobilitätsprämie vor. Die Mobilitätsprämie des § 101 EStG wird denjenigen Steuerpflichtigen ausgezahlt, die schon vor Abzug ihrer fahrtkostenbedingten Werbungskosten ein zu versteuerndes Einkommen unterhalb des Grundfreibetrags haben und deshalb nicht vom Abzug dieser Werbungskosten von der Bemessungsgrundlage profitieren würden. Die Fraktion der AfD möchte die Mobilitätsprämie ab dem ersten Entfernungskilometer gewähren und entsprechend ihrer Pläne zur Entfernungspauschale differenzieren (Deutscher Bundestag 2025, 1).

Aber dieser Ansatz geht am eigentlichen Problem vorbei: Die Mobilitätsprämie stellt nämlich einen Fremdkörper im Einkommensteuerrecht dar. Denn grundsätzlich kann die Berücksichtigung von Werbungskosten (oder Betriebsausgaben) bei der Einkommensteuer natürlich nur dann zu Zahlungen an den Steuerpflichtigen führen, wenn dieser Steuern in einer Höhe gezahlt hat, die seine Einkommensteuerschuld nach Berücksichtigung der entsprechenden Werbungskosten übersteigt. Insofern das zu versteuernde Einkommen schon vor Abzug der Werbungskosten den Grundfreibetrag unterschreitet, bis zu welchem keine Einkommensteuer fällig wird, kann natürlich die Berücksichtigung von Werbungskosten auch nicht zur Rückerstattung von Steuern führen. Das liegt in der Natur der Sache und ist bei einem Einkommensteuertarif mit Grundfreibetrag unvermeidbar. Derselbe dient ja gerade der Entlastung von Niedrigverdienern und soll diesen ermöglichen, Einkünfte in einer Höhe steuerfrei zu vereinnahmen, welche die Absicherung des Existenzminimums erlaubt – und damit auch die Finanzierung der Mobilität. Eine darüberhinausgehende Subventionierung bestimmter Aktivitäten (in diesem Fall der Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz) durch direkte Zahlungen des Finanzamts ist steuersystematisch nicht zu rechtfertigen. Die Mobilitätsprämie sollte also nicht etwa erweitert, sondern vielmehr umgehend abgeschafft werden. Tatsächlich hätte sie gar nicht erst eingeführt werden dürfen.

Im Zusammenhang mit der Erhöhung bzw. Anpassung der Entfernungspauschale hat die Fraktion der AfD eine nicht nur diese Pauschale betreffende Forderung gestellt: Sie verlangt, „alle Pauschalen für die unterschiedlichen Verkehrsmittel automatisiert an das aktuelle

Preisniveau“ anzupassen, was auch „bei den weiteren Freigrenzen, Freibeträgen, Pauschalen und Höchstbeträgen“ gelten soll (Deutscher Bundestag 2025, 2). Selbstverständlich muss dieser Automatismus auch für die Tarifeckwerte gelten, die an der zitierten Stelle nicht und erst im Rahmen der Antragsbegründung (Deutscher Bundestag 2025, 6) erwähnt werden. Dieser Forderung ist auf jeden Fall zuzustimmen. Denn angesichts der Inflationserfahrungen der jüngeren Vergangenheit und der die Geldwertstabilität weiter gefährdenden Tendenzen der Geldpolitik der EZB ist die Einführung eines solchen Automatismus mehr als überfällig.

5. Der Antrag der Fraktion der AfD „Von der Einführung einer Übergewinnsteuer absehen – Den hohen Kraftstoffpreisen durch gezielte Maßnahmen begegnen“

Mit diesem Antrag soll die Bundesregierung dazu aufgefordert werden, „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“ (Deutscher Bundestag 2026a, 6).

Hintergrund sind offenbar Bestrebungen von Seiten des Finanzministeriums, eine entsprechende Sondersteuer auf nationaler oder europäischer Ebene einzuführen, wie dies im Gesetzentwurf der Regierungsfractionen angedeutet wird (Deutscher Bundestag 2016c, 10; vgl. Teil 2). Das Wirtschaftsministerium hat sich allerdings klar gegen solche Maßnahmen positioniert. Für die ablehnende Haltung des Wirtschaftsministeriums gibt es gute Gründe.⁶

Erstens werden zwar *kurzfristig* negative Anreizeffekte auf Seiten der betroffenen Unternehmen vermieden, doch können dieselben *langfristig* nicht ausgeschlossen werden – und zwar nicht nur auf Seiten der Anbieter fossiler Brennstoffe, sondern aller Unternehmen. Bei den Unternehmen wird das Vertrauen auf stabile Rahmenbedingungen geschädigt, da die Unsicherheit im Steuerrecht weiter zunehmen würde und damit gerechnet werden müsste, dass auch in anderen (tatsächlichen oder angeblichen) Krisen Überschussgewinne abgeschöpft werden. Dass dadurch die Attraktivität des Standorts Deutschland und die Investitionsbereitschaft der Unternehmen nicht gerade gefördert werden, liegt auf der Hand.

Zweitens ist die Festlegung der Grenze, bis zu der ein Gewinn als „normal“ und ab der er als „übermäßig“ gilt, zwangsläufig mehr oder weniger willkürlich.

Drittens bestehen verfassungsrechtliche Risiken. Da die Gewinne der Energieunternehmen schon der »normalen« Besteuerung unterliegen, ist fraglich, ob eine zusätzliche Besteuerung – und zwar nur bei bestimmten Unternehmen einer bestimmten Branche – mit dem Gleichbehandlungsgebot der Verfassung vereinbar ist. Dies gilt nicht nur bei intra-, sondern auch und vor allem bei intertemporaler Betrachtung. Denn in vergleichbaren Krisensituationen, in denen es vergleichbare „Übergewinne“ und eine vergleichbare Belastung der Staatsfinanzen gab, wurde nicht zu diesem Instrument gegriffen. Beispielsweise hätte man auch die „Übergewinne“ der pharmazeutischen und der medizintechnischen Industrie sowie der Laborärzte in der Coronakrise besteuern können. Aufgrund der aktuellen Krise werden höchstwahrscheinlich auch die Gewinne der Rüstungsindustrie stark ansteigen. Warum sollte man dieselben nicht auch zusätzlich besteuern? Verfassungsrechtlich eindeutig unzulässig wäre außerdem eine etwaige Rückwirkung dieser Sondersteuer.

Viertens wäre die Einführung einer Übergewinnsteuer insofern widersprüchlich, als dass man mit der beabsichtigten (temporären) Senkung der Energiesteuer auf Benzin und Diesel die

⁶ Vgl. zum Folgenden Fuest (2022) und die Ausführungen bei Söllner (2022, 6-8).

Gewinne der Mineralölindustrie tendenziell in die Höhe treibt, weil eine hundertprozentige Weitergabe der Steuersenkung an die Verbraucher nicht zu erwarten ist.

Von daher sollte auf die Einführung einer Übergewinnsteuer unbedingt verzichtet werden. Dem Antrag der Fraktion der AfD ist uneingeschränkt zuzustimmen.

Literatur

- ADAC. 2025. Übersicht: *Autokosten aller Modelle von A-Z*. 29. Oktober. https://assets.adac.de/Autodatenbank/Autokosten/autokostenuebersicht_s-v.pdf.
- Bundesrechnungshof. 2025a. *Regierungsentwurf eines Steueränderungsgesetzes 2025. Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO an den Finanzausschuss des Deutschen Bundestags*. 8. Oktober. https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2025/steueraenderungsgesetz-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=2.
- Bundesrechnungshof. 2025b. *Umsetzung der Wasserstoffstrategie des Bundes. Bericht nach § 99 BHO*. 28. Oktober. https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2025/wasserstoffstrategie-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=2.
- CDU, CSU, SPD. 2025. *Verantwortung für Deutschland. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD. 21. Legislaturperiode*. <https://www.cdu.de/app/uploads/2025/04/KoaV-2025-Gesamt-final-0424.pdf>.
- Dany-Knedlik, Geraldine et al. 2026. Energiepreisschock überlagert Fiskalimpuls – Wachstumskräfte versiegen. *Wirtschaftsdienst* 106(4), 253-257.
- Deutscher Bundestag. 2025. *Antrag „Berufstätige Pendler sofort entlasten – Entfernungspauschalen für Kraftfahrzeuge ab dem ersten Kilometer auf 50 Cent erhöhen und an die Preisentwicklung anpassen“*. Drucksache 21/2363. 22. Oktober. <https://dserver.bundestag.de/btd/21/023/2102363.pdf>.
- Deutscher Bundestag. 2026a. *Antrag „Von der Einführung einer Übergewinnsteuer absehen – Den hohen Kraftstoffpreisen durch gezielte Maßnahmen begegnen“*. Drucksache 21/5326. 14. April. <https://dserver.bundestag.de/btd/21/053/2105326.pdf>.
- Deutscher Bundestag. 2026b. *Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Stromsteuergesetzes und weiterer Vorschriften*. Drucksache 21/5320. 14. April. <https://dserver.bundestag.de/btd/21/053/2105320.pdf>.
- Deutscher Bundestag. 2026c. *Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuergesetzes zur Temporären Absenkung der Energiesteuer für Kraftstoffe*. Drucksache 21/5321. 14. April. <https://dserver.bundestag.de/btd/21/053/2105321.pdf>.
- Fuest, Clemens. 2022. *Acht Gründe, warum eine Übergewinnsteuer keine gute Idee ist*. ifo Standpunkt 237. 23. Juni. <https://www.ifo.de/standpunkt/2022-06-23/ifo-standpunkt-237-acht-gruende-warum-eine-uebergewinnsteuer-keine-gute-idee>.
- Krapp, Catiana et al. 2025. *Warum ziehen viele Firmen ihre Investitionen aus Deutschland ab?* *Handelsblatt online*. 24. Oktober. <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/industrie-warum-ziehen-viele-firmen-ihre-investitionen-aus-deutschland-ab/100163198.html>.

- Ockenfels, Axel und Christoph M. Schmidt. 2019. Die Mutter aller Kooperationsprobleme. *Zeitschrift für Wirtschaftspolitik* 68(2), 122-130.
- Söllner, Fritz. 2022. *Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Strompreisbremse und zur Änderung weiterer energierechtlicher Bestimmungen*. 6. Dezember. https://www.bundestag.de/resource/blob/925094/Stellungnahme_SV_Fritz_Soellner_TU_Ilmenau.pdf.
- Söllner, Fritz. 2025. *Stellungnahme zum „Entwurf eines Steueränderungsgesetzes 2025“ der Bundesregierung und zum Antrag „Berufstätige Pendler sofort entlasten – Entfernungspauschalen für Kraftfahrzeuge ab dem ersten Kilometer auf 50 Cent erhöhen und an die Preisentwicklung anpassen“ der Fraktion der AfD*. 2. November. <https://www.bundestag.de/resource/blob/1119090/08-Soellner.pdf>.
- Wambach, Achim. 2026. Politischer Aktionismus. *Wirtschaftsdienst* 106(4), 232.