

## **Argumente für den Krisenrabatt statt einer steuerlichen Spritpreisbremse**

Bundesfinanzminister Lindner hat einen Krisenrabatt für Kraftstoffe zur Entlastung von Pendlern, Gewerbetreibende, Handwerkern und die Logistikbranche vorgeschlagen. Zur schnellen und spürbaren Wirkung soll der Krisenrabatt unmittelbar die Preise für die Verbraucherinnen und Verbraucher an der Zapfsäule reduzieren. Dazu soll auf jede Tankrechnung für einen befristeten Zeitraum ein Rabatt in Höhe eines fixen Cent-Betrages je Liter Benzin und Diesel gewährt werden. Der Rabatt wird durch die Tankstellenbetreiber direkt an der Ladenkasse gewährt. Der Preis an der Zapfsäule bleibt dagegen unverändert, damit volle Transparenz bestehen bleibt und keine Anreize zu weiteren Preiserhöhungen gesetzt werden. Die Erstattung des Rabatts an den Tankstellenbetreiber bzw. die Mineralölgesellschaften erfolgt durch den Staat. Dabei handelt es sich um eine staatliche Unterstützungsleistung und nicht um eine Reduzierung des Steuersatzes.

### **1. Der Krisenrabatt ist schneller wirksam**

Ein Krisenrabatt ist schneller umsetzbar als gesetzliche Änderungen am Steuerrecht oder gar notwendige Änderungen in der EU, die potentiell Wochen oder Monate beanspruchen. Die Entscheidungen trifft der Bund allein. Bei Preisnormalisierung kann der Rabatt einfach auslaufen.

### **2. Ein reduzierter Mehrwertsteuersatz auf Kraftstoffe ist europarechtlich nicht möglich**

Die Anwendung des reduzierten Umsatzsteuersatzes auf Kraftstoffe lässt die Mehrwertsteuersystemrichtlinie der EU nicht zu. Eine Absenkung ginge nur mit Zustimmung aller EU-Mitgliedsstaaten über eine sogenannte Ratsermächtigung. Die Zustimmung aller Mitgliedsstaaten wäre äußerst ungewiss, eine Änderung der EU-Richtlinie würde Monate oder Jahre dauern. Eine Senkung der MwSt auf Kraftstoffe ist somit kein realistischer und vor allem schneller Weg zur Entlastung von Autofahrern.

### **3. Über einen Krisenrabatt ist mehr Entlastung möglich**

Fragen des europäischen Steuerrechts stellen sich beim Krisenrabatt anders als bei der Spritpreisbremse nicht. Der Krisenrabatt kann dadurch auch höher sein, als es mit dem CDU-Vorgehen nach EU-Steuerrecht erlaubt wäre. Beim Unionsvorschlag könnte z.B. der Diesel nur um 14,04 Cent (!) und Benzin nur um 29,55 Cent gesenkt werden, die Mehrwertsteuer aufgrund der Europäischen Mehrwertsteuersystemrichtlinie gar nicht! Der Spritpreisbremse der Union fehlen die Zähne!

### **4. Bessere Transparenz und weniger Mitnahmeeffekte**

Durch einen fixen Satz von z.B. 40 Cent pro Liter besteht Transparenz. An der Zapfsäule steht weiter der Preis ohne den Krisenrabatt, der sich wie bisher bildet. Die Besonderheit der befristeten Maßnahme wird klar. Keine weiteren Anreize zur Preiserhöhung. Bei der Unionsalternative steuerlicher Veränderungen besteht diese Transparenz nicht.

### **5. Der Krisenrabatt ist bürokratiearm**

Mit dem Krisenrabatt-Modell soll der Staat mit den Tankstellenbetreibern bzw. den Mineralölgesellschaften auf der Basis der verkauften Gesamtmenge an Sprit agieren, für die dann ein Gesamtbetrag an Krisenrabatt an den Betreiber gezahlt wird. Für den einzelnen Verbraucher soll individuell kein bürokratischer Vorgang anfallen. Eine Ausweisung des Rabatts kann ggf. analog bestehender Rabattsysteme („ADAC“) erfolgen.

### **6. Gleiche Wirkung für alle**

Krisenrabatt und Spritpreisbremse unterscheiden beide nicht hinsichtlich der sozialen Bedürftigkeit. Dafür stehen andere Instrumente zur Verfügung im Steuer- und Sozialrecht. Hier geht es um eine pauschale und schnelle Hilfe für alle. Der Krisenrabatt Kraftstoffe entlastet damit ausdrücklich auch Gewerbetreibende.

## **7. Kosten**

Pro 10 Cent Rabatt fielen im Monaten Kosten von etwa 550 Millionen Euro an. Für einen Krisenrabatt über drei Monate von 40 Cent würden Kosten in Höhe von ca. 6,6 Milliarden Euro entstehen.

### **Weitere Hintergründe zur sog. Spritpreisbremse:**

Die Union schlägt eine Spritpreisbremse vor, die entweder über eine Reduzierung der Mehrwertsteuer oder der Energiesteuer auf Kraftstoffe wirken soll. Dieser Weg ist entweder europarechtlich nicht umsetzbar oder in seiner Wirkung zu gering:

Hinsichtlich der anzuwendenden Mehrwertsteuersätze sind die Mitgliedstaaten an die Vorgaben der Richtlinie 2006/112/EG (Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie, MwStSystRL) gebunden. Artikel 98 MwStSystRL gibt allen Mitgliedstaaten die Möglichkeit, zwei ermäßigte Steuersätze zwischen 5 % und 15 % auf einen in der Richtlinie abschließend definierten Katalog von Waren und Dienstleistungen anzuwenden. Kraftstoffe gehören nicht zu den danach begünstigungsfähigen Waren.

Alternativ käme eine sog. Ratsermächtigung nach Artikel 395 MwStSystRL als unionsrechtliche Grundlage in Betracht. Eine solche Sondermaßnahme müsste von Deutschland bei der EU-Kommission beantragt und von den Mitgliedstaaten einstimmig im Rat beschlossen werden. Das gilt als ausgeschlossen.

Die Energiesteuer beträgt aktuell 65,45 ct/l auf Benzin und 47,04 ct/l auf Diesel. Eine Abschaffung ist ausgeschlossen, da die Besteuerung nach EU-Energiesteuerrichtlinie (Richtlinie 2003/96) vorgeschrieben ist. Jedoch ist eine Absenkung auf den EU-Mindeststeuersatz möglich, dieser beträgt bei Benzin: 35,9 ct/l = Absenkung um 29,55 ct/l und bei Diesel: 33 ct/l = Absenkung um 14,04 ct/l.