

# °235

## Breite Steuersenkungen für Benzin sind der falsche Weg

Angesichts drastisch steigender Energiepreise mehren sich Forderungen, der Staat solle die Bürger von den Lasten abschirmen. Die französische Regierung hat angekündigt, die Benzinsteuer ab April für vier Monate um 15 Cent pro Liter zu senken. In Deutschland wird kritisiert, der Staat verdiene über die Mehrwertsteuer an der Verteuerung des Benzins. Die Mehreinnahmen müsse er den Bürgern zurückgeben. Einige fordern, für Kraftstoffe nur noch den ermäßigten Mehrwertsteuersatz von 7% zu erheben. Da man Mehrwertsteuersätze wegen europarechtlicher Regeln nicht beliebig verändern kann, will Bundesfinanzminister Christian Lindner einen Benzinrabatt einführen – man soll Tankrechnungen beim Finanzamt einreichen und bekommt einen Teil erstattet.

Das ist gut gemeint. Politiker möchten signalisieren, dass sie die Sorgen ihrer Wähler ernst nehmen und darauf reagieren. Dennoch sind allgemeine Benzinpreissenkungen der falsche Weg.

### Symbolischer Akt oder echte Entlastung?

Um welche Beträge geht es? Im Jahr 2021 lag der durchschnittliche Preis für Superbenzin bei 1,58 Euro, Diesel kostete 1,40 Euro. Die auf Kraftstoffausgaben privater Haushalte erhobene Mehrwertsteuer betrug schätzungsweise 10 Mrd. Euro. Wenn man davon ausgeht, dass Superbenzin und Diesel im Jahr 2022 2,20 Euro pro Liter kosten und der Einfachheit halber von konstantem Verbrauch ausgeht, werden die Mehrwertsteuereinnahmen auf überschlägig 14,5 Mrd. Euro im Jahr 2022 steigen. Die Mehreinnahmen für den Staat würden also maximal 4,5 Mrd. Euro betragen. Tatsächlich wäre es weniger, weil der Verbrauch sinkt. Eine Senkung der Mehrwertsteuer auf 7% würde den Fiskus aber knapp 9 Mrd. Euro kosten. Wenn man wirklich nur die 4,5 Mrd. Euro Mehreinnahmen gegenüber dem letzten Jahr erstatten wollte, wäre ein Steuererlass oder ein Rabatt angemessen, der gut 5 Mehrwertsteuerpunkten entspricht. Der Liter Benzin würde dann statt 2,20 Euro immer noch 2,10 Euro kosten, und auch das nur dann, wenn die Produzenten die Steuersenkung voll an die Konsumenten weitergeben. Das ist zu wenig, um besonders stark getroffene Haushalte spürbar zu entlasten, und kostet den Staat dennoch viel Geld. Man könnte die Steuersenkung wie in Frankreich auf vier Monate beschränken, um die fiskalischen Kosten zu senken. Die Entlastungswirkung wäre aber entsprechend kleiner – das Ganze wäre eher ein symbolischer Akt. Ohnehin ist es fragwürdig, eventuelle Entlastungen an den Mehreinnahmen bei der Mehrwertsteuer zu orientieren, denn höhere Ausgaben für Benzin führen zu geringeren Ausgaben bei anderen Gütern. Die These, der Staat würde an den Preissteigerungen verdienen, ist also weit hergeholt.

### Entlastung bedeutet höhere Verschuldung

Unabhängig von der Entlastungshöhe sprechen aber sehr grundlegende Argumente gegen allgemeine Benzinsteuersenkungen

oder Rabatte. Die Politik kann die deutsche Bevölkerung von den Lasten höherer Energiepreise nicht wirklich abschirmen. Wenn der Staat die Benzinsteuern senkt, geben die privaten Haushalte zwar erst einmal weniger für Benzin aus. Das schafft aber keine wirkliche Entlastung, eher eine Entlastungsillusion. Der Staat würde sich dafür zunächst stärker verschulden. Diese Schulden müssen in Zukunft bedient werden, durch Steuern, die von genau den Haushalten bezahlt werden, die jetzt angeblich entlastet werden. Dass der Staat den Bürgern das Geld erst überlässt und es später über höhere Steuern oder Ausgabenkürzungen wieder eintreibt, ist letztlich teurer als hinzunehmen, dass die privaten Haushalte heute mehr für Benzin ausgeben. Natürlich könnte man einwenden, die Steuersenkung Sorge künftig für mehr Ausgabendisziplin. Aber an Druck auf die öffentlichen Finanzen wird es wohl nicht mangeln, und eine andere, gezieltere Verwendung der Mittel würde in diesem Punkt gleich wirken.

### Zielgenauere Maßnahmen zur Umverteilung

Der Staat kann die Lasten steigender Energiepreise nicht aus der Welt schaffen, er kann sie nur umverteilen. Das kann sinnvoll sein, weil nicht alle Haushalte gleichermaßen in der Lage sind, höhere Benzinkosten zu tragen. Er kann beispielsweise gezielt Haushalten mit niedrigem Einkommen oder Fernpendlern helfen. Wenn man dem Staat eine Versicherungsfunktion zuspricht, ist das vertretbar, weil denjenigen geholfen wird, die stärker belastet sind als andere oder höhere Preise besonders schlecht tragen können. Das bedeutet allerdings, dass die anderen Haushalte nicht nur selbst höhere Energiekosten tragen, sondern darüber hinaus die Kosten der Hilfen für andere übernehmen. Der bereits beschlossene Heizkostenzuschuss für Wohngeldempfänger ist ein Beispiel für gezielte Hilfen. Bei Fahrtkosten ist gezielte Unterstützung schwieriger, aber möglich. Man könnte die Fernpendlerpauschale erhöhen oder, damit die Entlastung vom Grenzsteuersatz unabhängig ist, sie durch einen Steuerzuschuss ergänzen, der beispielsweise ab dem 20. Kilometer gewährt wird. Unternehmen sind ebenfalls sehr unterschiedlich von steigenden Energiekosten betroffen, aber auch hier sind gezielte Hilfen besser als flächendeckende Entlastungen. Es ist absehbar, dass die öffentlichen Haushalte im Laufe dieser Krise noch erheblich belastet werden. Umso wichtiger ist es, bei staatlichen Hilfen auf ein sinnvolles Verhältnis zwischen fiskalischen Kosten und Nutzen zu achten.

**Clemens Fuest**

**Professor für Nationalökonomie und Finanzwissenschaft  
Präsident des ifo Instituts**

*Erschienen unter dem Titel „Breite Steuersenkungen für Benzin sind der falsche Weg“, Frankfurter Allgemeine Zeitung, 15. März 2022*