

Heinrich Schwarz

67663 Kaiserslautern

Mineralölsteuer

Der Deutsch Bundestag hat die Petition am 12.02.2009 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen.

#### Begründung

Mit der Petition wird eine Gesetzesinitiative zur Besteuerung von Flugbenzin gefordert.

Zu dieser öffentlichen Petition gingen 4.097 Mitzeichnungen sowie 49 Diskussionsbeiträge ein. Es liegen zu diesem Anliegen zwei Mehrfachpetitionen vor.

Der Petent führt im Einzelnen aus, Flugtreibstoffe sollten durch eine Ökosteuer um mindestens 10 Cent pro Kilogramm verteuert werden. Die Bundesregierung soll aufgefordert werden, im Rahmen der Europäischen Union (EU) darauf hinzuwirken, eine EU-weite Regelung in diesem Sinne zu treffen. Durch diese Ökosteuer sollen Flüge verteuert werden, um auf Kurz- und Mittelstrecken innerhalb Europas öffentliche Verkehrsmittel wieder interessanter zu machen. Außerdem soll durch diese Steuer ein Umdenken bei so genannten Vielfliegern erreicht werden, die dadurch verstärkt über die tatsächliche Notwendigkeit von Flugreisen nachdenken müssten. Die Mehreinnahmen durch diese Steuer sollten Umweltschutzzwecken zugeführt werden. Sinnvoll sei auch eine Investition in Forschungsprojekte, die virtuelle Konferenzen oder energiesparende Flugzeuge erforschen.

Zu den Einzelheiten des Vortrags wird auf den Akteninhalt verwiesen.

Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung stellt sich auf der Grundlage einer Stellungnahme des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) wie folgt dar:

Der Petitionsausschuss erinnert daran, dass seitens der Bundesregierung seit langem beabsichtigt ist, die energiesteuerrechtliche Begünstigung des gewerblichen inländischen Flugverkehrs abzubauen, weil sie gegenüber dem mit der Energiesteuer belasteten Straßenverkehr und Schienenverkehr mit Diesellokomotiven nicht mehr gerechtfertigt ist. Zur Vermeidung von Wettbewerbsnachteilen für die deutsche Luftfahrt strebt die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit anderen EU-Staaten eine einheitliche Lösung für die EU an.

Gegenwärtig werden weltweit Flugkraftstoffe im gewerblichen Luftverkehr bei grenzüberschreitenden Flügen auf Grund des Artikels 24 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (Chicagoer Abkommen) und einer Vielzahl bilateraler Luftverkehrsabkommen zwischen den einzelnen Staaten nicht mit einer Energiesteuer (Kerosinsteuer) belegt. In der Sitzung der EU-Ratsarbeitsgruppe (Finanzfragen) am 15. Mai 2000 begrüßte die überwiegende Mehrzahl der EU-Mitgliedstaaten die Einführung einer Kerosinbesteuerung, unter Verweis auf die Wettbewerbssituation wurde jedoch ein Alleingang der EU abgelehnt. Die Arbeitsgruppe verständigte sich deshalb darauf, dass einerseits die Verhandlungen auf Ebene der internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zur Einführung einer internationalen Kerosinbesteuerung verstärkt und andererseits alternative Instrumente zur Reduktion von Emissionen entwickelt werden sollten. Bereits in der Vergangenheit war die Arbeitsgruppe des Umweltschutzkomitees der ICAO damit befasst, Optionen zu untersuchen, mit denen Ziele des Kyoto-Protokolls im Luftverkehr erreicht werden sollen.

Auf EU-Ebene stellt Artikel 14 Abs. 2 der Energiesteuerrichtlinie vom 31. Oktober 2003 (RL 2003/96/EG) den Mitgliedstaaten seit dem 1. Januar 2004 frei, reine Inlandsflüge der Kerosinsteuer zu unterwerfen. Dasselbe gilt für innergemeinschaftliche Flüge, wenn die betroffenen Mitgliedstaaten entsprechende bilaterale Verträge miteinander geschlossen haben. Alle anderen gewerblichen Flüge sind gemäß Arti-

kel 14 Abs. 1 der Energiesteuerrichtlinie weiterhin obligatorisch von der Mineralölsteuer befreit.

Der Petitionsausschuss erinnert daran, dass durch die beschränkten rechtlichen Möglichkeiten der Ausgestaltung einer Kerosinsteuer auf Inlandsflüge wettbewerbsrechtliche Nachteile für die deutschen Luftfahrtunternehmen entstehen könnten. Es wäre mit einem Ausweichverhalten durch Betankung im Ausland und vereinzelte Abwanderung auf ausländische Flughäfen in Grenznähe und einer damit verbundenen Schwächung des Wirtschaftsstandortes Deutschland zu rechnen. Vor diesem Hintergrund bestehen daher gegenwärtig keine konkreten Pläne zur Einführung einer Besteuerung der Flugkraftstoffe im innerdeutschen Flugverkehr.

Eine Besteuerung von Flugkraftstoffen, die auf grenzüberschreitenden Flügen innerhalb der EU durch EU-Fluggesellschaften verwendet werden sollen, ist als innovatives Finanzierungsinstrument zur Finanzierung von Entwicklungshilfeleistungen innerhalb der EU erörtert worden. Auf der Sitzung des informellen ECOFIN am 13. und 14. Mai 2005 hat sich jedoch gezeigt, dass eine EU-weite Kerosinsteuer gegenwärtig keine Chance auf Zustimmung hat. Gegenwärtig wird jedoch verstärkt politisch diskutiert, inwieweit eine Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel in Betracht kommen kann.

Der Petitionsausschuss stellt fest, dass hinsichtlich der künftigen Besteuerung des Luftverkehrs bereits in der Vergangenheit intensive politische Diskussionsprozesse sowohl in Deutschland wie auch auf EU-Ebene in Gang gekommen sind. Diese Diskussionsprozesse würden auf den relevanten Ebenen mit Nachdruck weitergeführt, um letztlich zu einer tragfähigen steuerlichen Belastung des Luftverkehrs zu gelangen.

Intention der Petition sei die Forderung nach der Einführung einer ökologischen Komponente im Flugverkehr. Dieses Anliegen könne nur durch eine internationale Regelung erreicht werden. Ansonsten bestehe die Gefahr, dass Flugzeuge schlicht an jenen Standorten betankt würden, an denen eine Kerosinbesteuerung nicht existiere. Von der Bundesrepublik Deutschland unterstützte Bestrebungen zur Einführung einer weltweiten Kerosinbesteuerung seien bislang gescheitert. Innerhalb

der Europäischen Union werde die Forderung jetzt jedoch umgesetzt. Mit der ab dem Jahr 2012 beschlossenen Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel werde in Zukunft der Ausstoß von Treibhausgasen belastet. Für alle Flüge, die innerhalb der EU starteten oder landeten, würden künftig CO<sub>2</sub>-Zertifikate benötigt. Diese Zertifikate würden kontinuierlich verknappt und müssten von den Fluggesellschaften zum Teil käuflich erworben werden. So werde ein Klimaschutzeffekt erzielt, der durch die Verwendung der Erlöse aus dem Zertifikatsverkauf für Klimaschutzmaßnahmen noch verstärkt werden könne. Dem Anliegen des Petenten werde insoweit nach seiner Überzeugung durch ein einer Kerosinbesteuerung überlegenes Instrument Rechnung getragen.

Vor dem Hintergrund der laufenden politischen Diskussionsprozesse kann der Petitionsausschuss daher nicht in Aussicht stellen, im Sinne der Einführung einer Öko-steuer zur Besteuerung der Flugtreibstoffe um mindestens 10 Cent pro Kilogramm, wie der Petent dies fordert, tätig zu werden. Er empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen.

Der abweichende Antrag der Fraktion DIE LINKE., die Petition der Bundesregierung – dem BMF – zur Erwägung zu überweisen, und der abweichende Antrag der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die Petition der Bundesregierung – dem BMF – zur Erwägung zu überweisen und sie den Fraktionen des Deutschen Bundestages zur Kenntnis zu geben, wurde mehrheitlich abgelehnt.