

## AUSARBEITUNG

---

**Thema:** **Übersicht über die Besteuerung von Verkehrsmitteln in Deutschland**

Fachbereich IV                      Haushalt und Finanzen



Verfasser/in: 

Abschluss der Arbeit: 09. Februar 2006

Reg.-Nr.: WF IV -019/06

---

Ausarbeitungen von Angehörigen der Wissenschaftlichen Dienste geben **nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung** wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung des einzelnen Verfassers und der Fachbereichsleitung. Die Ausarbeitungen sind dazu bestimmt, das Mitglied des Deutschen Bundestages, das sie in Auftrag gegeben hat, bei der Wahrnehmung des Mandats zu unterstützen. Der Deutsche Bundestag behält sich die Rechte der Veröffentlichung und Verbreitung vor. Diese bedürfen der Zustimmung des Direktors beim Deutschen Bundestag.

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
1. Besteuerung der Verkehrsmittel in Abhängigkeit von Umsatz und Verbrauch	3
2. Steuerliche Belastung von Kraftfahrzeugen und der Binnenschifffahrt nach Steuerarten	3
2.1. Umsatzsteuer	3
2.2. Versicherungsteuer	4
2.3. Kraftfahrzeugsteuer	4
2.4. Mineralölsteuer	6
3. Steuerliche Belastung schienengebundener Verkehrsmittel (Bahn) nach Steuerarten	8
3.1. Stromsteuer	8
4. Steuerliche Belastung des Luftverkehrs nach Steuerarten	9

## 1. Besteuerung der Verkehrsmittel in Abhängigkeit von Umsatz und Verbrauch

Steuern auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel wie Kraftfahrzeugen (Kfz), Busse, die Bahn, Schiffe und Flugzeuge werden erhoben

- einmalig in Verbindung mit dem Kauf und der Zulassung von Fahrzeugen anfallen (Umsatzsteuer, Zulassungsgebühren);
- periodisch auf den Besitz oder das Halten (Kraftfahrzeugsteuer, Versicherungssteuer) oder
- in Abhängigkeit von der Nutzung (Mineralölsteuer, Umsatzsteuer).

Die unterschiedlichen Verkehrsmittel werden grundsätzlich wie folgt steuerlich belastet, wobei für einzelne Verkehrsmittel oder Nutzungsarten (z.B. Öffentlicher Personen-Nahverkehr -ÖPNV) Steuerermäßigungen oder -befreiungen gelten, die weiter unten erläutert werden:

<b>Kfz</b>	<b>Bahn</b>	<b>Schiffe</b>	<b>Flugzeuge</b>
Umsatzsteuer	Umsatzsteuer	Umsatzsteuer	Umsatzsteuer (tw.)
Kfz-Steuer	Stromsteuer	Mineralölsteuer	Versicherungssteuer
Mineralölsteuer	Mineralölsteuer	Versicherungssteuer	
Versicherungssteuer	Versicherungssteuer		

## 2. Steuerliche Belastung von Kraftfahrzeugen und der Binnenschifffahrt nach Steuerarten

### 2.1. Umsatzsteuer<sup>1</sup>

Die Umsatzsteuer (auch Mehrwertsteuer) ist in ihrer wirtschaftlichen Wirkung eine allgemeine Verbrauchsteuer, mit der grundsätzlich der gesamte private und öffentliche Verbrauch (hier: Transport- Dienstleistung) belastet wird. Der allgemeinen Steuersatz beträgt 16%; der ermäßigte 7%.

---

1 Rechtsgrundlage: Umsatzsteuergesetz (UStG) in der Fassung vom 9. Juni 1999 – UStG 1999 – ((BGBl I S. 1270, die Umsatzsteuer-Durchführungsverordnung i. d. F. vom 9. Juni 1999 – UStDV 1999 – ((BGBl I S. 1308) und die Einfuhrumsatzsteuer-Befreiungsverordnung (EUSStBV) vom 11. August 1992 ((BGBl I S. 1526).

### Steuerbefreiungen/ Ermäßigungen für Verkehrsmittel im Rahmen der Umsatzsteuer

Steuerbefreit sind bestimmte Umsätze für die Seeschifffahrt und die **Luftfahrt** wie z.B. Instandsetzungen, Wartungen und Vermietungen von Luftfahrzeugen, „die zur Verwendung durch Unternehmer bestimmt sind, die im entgeltlichen Luftverkehr überwiegend grenzüberschreitende Beförderungen vornehmen“ (§ 8 Umsatzsteuergesetz - UStG).

Für den ÖPNV ist der ermäßigte Umsatzsteuersatz anzuwenden: Nach § 12 Abs. 2 Nr. 10 UStG ist der ermäßigte Steuersatz für die Beförderung von Personen mit **Schiffen** und die Beförderung von Personen im **Schienenbahnverkehr** (mit Ausnahme der Bergbahnen), im Verkehr mit **Oberleitungsomnibussen**, im genehmigten Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, im **Kraftdroschkenverkehr** und die Beförderung im **Fährverkehr** innerhalb einer Gemeinde oder wenn die Beförderungsstrecke nicht mehr als fünfzig Kilometer beträgt, anzuwenden.

#### 2.2. Versicherungsteuer<sup>2</sup>

Besteuert wird die Zahlung von Versicherungsentgelten (Prämien, Beiträge). Ob das Versicherungsverhältnis durch einen Vertrag oder auf sonstige Weise (z. B. durch Gesetz) zustande gekommen ist, spielt keine Rolle. Die Versicherungsteuer wird grundsätzlich vom Versicherungsentgelt berechnet. Der Steuersatz beträgt allgemein 16 Prozent, für bestimmte Versicherungsarten sind andere Steuersätze festgelegt, so für die Seeschiffskaskoversicherung 2 Prozent Versicherungsentgelts.

#### 2.3. Kraftfahrzeugsteuer<sup>3</sup>

Das Halten von Fahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Straßen unterliegt der Kraftfahrzeugsteuer. Steuerschuldner ist der Fahrzeughalter. Die Steuerpflicht beginnt mit der Zulassung und endet mit der verkehrsrechtlich vorgeschriebenen Abmeldung des Fahrzeugs bei der Zulassungsbehörde. Die Kraftfahrzeugsteuer wird für zulassungspflichtige Krafträder und Pkw nach dem Hubraum und Emissionen, für alle anderen Fahrzeuge - insbesondere also für Lkw und Anhänger - nach dem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht berechnet. Für Pkw und für Lkw über 3,5 t Gesamtgewicht ist zusätzlich das Emissionsverhalten maßgebend.

---

2 Rechtsgrundlagen: Versicherungsteuergesetz i. d. F. vom 10. Januar 1996 – VersStG 1996 – (BGBl I S. 22) und die Versicherungsteuer-Durchführungsverordnung. Die Versicherungsteuer fließt dem Bund zu. Sie wird im Auftrag des Bundes von den Ländern erhoben.

3 Rechtsgrundlage: Kraftfahrzeugsteuergesetz 2002 (BGBl I S. 3818) und die dazu ergangene Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung 2002 (BGBl I S. 3856). Die Steuer wird von den Ländern erhoben, denen auch das Aufkommen vollständig zusteht.

Die Jahressteuer für Krafträder beträgt 1,84 € je angefangene 25 Kubikzentimeter Hubraum. Zudem gelten folgende emissionsbezogenen Steuersätze je angefangene 100 Kubikzentimeter Hubraum:

	Ottomotor	Dieselmotor
"Euro 3" und besser sowie "3-Liter-Auto: ab 01.01.2004	6,75 €	15,44 €
"Euro 2" ab 01.01.2004	7,36 €	16,05 €
"Euro 1" und vergleichbare Normen: ab 01.01. 2005	15,13 €	27,35 €
andere, für die Fahrverbot bei Ozonalarm nicht galt: ab 01.01.2005	21,07 €	33,29 €
wenig schadstoffgeminderte, für die Fahrverbot bei Ozonalarm galt: ab 01.01.2005	25,36 €	37,58 €
übrige:	25,36 €	37,58 €

„Andere Fahrzeuge“ im Sinne von § 8 Nr. 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG) - darunter Lkw - mit einem Gesamtgewicht bis 3,5 t unterliegen einer nur auf das zulässige Gesamtgewicht bezogenen Steuer bis höchstens 210 € im Jahr.

Für schwerere Nutzfahrzeuge gibt es fünf unterschiedliche emissionsbezogene Tarife, die progressiv in Stufen von 200 kg zulässiges Gesamtgewicht gestaffelt sind. Kraftfahrzeugsteuerlich ist die jeweilige Schadstoffklasse im Sinne der StVZO vorrangig. Die jährliche Höchststeuer beträgt bei:

Schadstoffklasse S2 und besser	664,68 € (erreicht bei über 13,6 t)
Schadstoffklasse S1	1.022,58 €,
Geräuschklasse G1	1.533,88 €,
weder S1 - und besser - noch G1	1.789,52 € (jeweils erreicht bei über 16 t)

Für Kraftfahrzeuganhänger gilt ein linearer Tarif mit 7,46 € je angefangene 200 kg verkehrsrechtlich zulässiges Gesamtgewicht, höchstens aber 894,76 €.

#### „Steuerprivileg“ für Geländewagen

Aufgrund einer Entscheidung des Bundesfinanzhofes vom 31.3.1998 (VII R 115/97) unter Berufung auf § 23 Abs. 6a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) ist für die als Pkw zugelassenen schweren Geländewagen (sog. Sport Utility Vehicles - SUV), die sowohl für die Güter- als auch für die Personenbeförderung eingerichtet sind und deren zulässiges Gesamtgewicht über 2,8 t liegt, nicht die emissionsbezogene Hubraumbesteuerung für Pkw, sondern die erheblich günstigere Besteuerung nach Gewicht für Nutzfahrzeuge anzuwenden (sog. Steuerprivileg für Geländewagen). Auch nachdem Abs. 6a des § 23 durch eine Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung mit dem Ziel der Abschaffung des Steuerprivilegs für Geländewagen mit Wirkung vom

1.5.2005 ersatzlos gestrichen wurde, können Geländefahrzeuge entsprechend einer Entscheidung des Finanzgerichtes Köln vom 28.11.2005 (6 V 3715/05) nach wie vor nach der günstigen Nutzfahrzeug-Regelung versteuert werden (s. Anlage).

#### 2.4. Mineralölsteuer<sup>4</sup>

Der Verbrauch von Mineralöl als Kraftstoff ist mit Mineralölsteuer belastet<sup>5</sup>. Kraftstoffe stellen die größte und für das Steueraufkommen bedeutendste Gruppe der steuerpflichtigen Mineralöle dar. Die Steuersätze betragen je 1.000 l für

##### a) unverbleites Benzin<sup>6</sup>

- mit einem Schwefelgehalt von mehr als 10 mg/kg 669,80 €
- mit einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg 654,50 €

##### b) Dieseldieselkraftstoff<sup>7</sup>

- mit einem Schwefelgehalt von mehr als 10 mg/kg 485,70 €
- mit einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg 470,40 €

Um schwefelarme Kraftstoffe zu fördern, wurde ab 1. November 2001 die Mineralölsteuer für unverbleites Benzin und Dieseldieselkraftstoff mit einem hohen Schwefelgehalt (über 50 mg/kg) um zusätzliche 1,53 Cent je Liter (15,30 €/1.000 l) angehoben. Seit 1. Januar 2003 gilt dieser erhöhte Steuersatz bereits für Kraftstoffe mit einem Schwefelgehalt über 10 mg/kg.

#### Steuerbefreiungen/ Ermäßigungen für gasförmige Kraftstoffe und Biokraftstoffe

Flüssiggase (z. B. Propan und Butan), Erdgas und andere gasförmige Kohlenwasserstoffe unterliegen bei der Verwendung als Kraftstoff zwar ebenfalls der Mineralölsteuer, die Steuersätze sind aber geringer. Sie betragen für Erdgas bei einer Verwendung als Kraftstoff in Fahrzeugen für

a) Flüssiggas 180,32 €/1.000 kg

b) Erdgas 13,90 €/MWh

---

4 Rechtsgrundlage: Mineralölsteuergesetz (MinöStG) vom 21. Dezember 1992 (BGBl I S. 2150, 1993 I S. 169, 2000 I S. 147, 2003 I S. 96), zuletzt geändert durch Artikel 16 des Gesetzes vom 29. Dezember 2003 (BGBl I S. 3076), sowie die zu seiner Durchführung erlassenen Verordnungen. Die Mineralölsteuer wird von der Bundeszollverwaltung erhoben und fließt dem Bund als Einnahme zu.

5 Welche Waren überhaupt einer Besteuerung als Mineralöl unterliegen können, ist EU-einheitlich durch einen Verweis auf die Kombinierte Nomenklatur geregelt, die die einzelnen Warengruppen genau aufgliedert und beschreibt.

6 Verbleiteter Kraftstoff ist in den letzten Jahren immer mehr vom Markt verschwunden und wird im Wesentlichen nur noch als Flugbenzin verwendet.

7 Wegen seiner großen Bedeutung für das Transportgewerbe wird Dieseldieselkraftstoff in fast allen europäischen Ländern geringer besteuert als Vergaserkraftstoff. In vielen Ländern wird dem sich daraus für die Nutzer von Personenkraftwagen mit Dieselmotor ergebenden steuerlichen Vorteil durch eine im Vergleich zu Fahrzeugen mit Ottomotor höhere Kraftfahrzeugsteuer entgegengewirkt.

Die aus umweltpolitischen Gründen ermäßigten Steuersätze bei der Verwendung von Flüssiggas oder Erdgas zum Antrieb von Fahrzeugen sind bei Flüssiggas bis zum 31. Dezember 2009 und bei Erdgas bis zum 31. Dezember 2020 befristet.

#### Biokraftstoffe

Biokraftstoffe wie zum Beispiel Biodiesel sind schon seit längerem von der Mineralölsteuer befreit. Seit dem 1. Januar 2004 sind auch Mischungen zwischen Biokraftstoffen und solchen fossilen Ursprungs steuerlich begünstigt, und zwar dergestalt, dass im Ergebnis der biogene Anteil einer Mischung von der Mineralölsteuer befreit ist. Kfz, die mit Biokraftstoffen betrieben werden erfahren somit eine entsprechende steuerliche Förderung.

#### Steuervergütungen für den Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Um die Wettbewerbsposition des öffentlichen Personennahverkehrs zu verbessern, wird die Steuer für in Kraftfahrzeugen und Schienenbahnen des ÖPNV eingesetzte Kraftstoffe zum Teil wieder vergütet. Die Vergütung beträgt etwas weniger als 50 Prozent der seit dem 1. Januar 2000 erfolgten Steuererhöhungen auf Kraftstoffe; für Dieselmotorkraftstoff z.B. 54,02 €/1.000 l.

#### Mineralölsteuer-Befreiung für die gewerbliche Binnenschifffahrt

Die gewerbliche Binnenschifffahrt, die auf dem Rheinstromgebiet und auf bestimmten anderen Wasserstraßen verkehrt, ist auf von der Entrichtung der Mineralölsteuer befreit. Der Verkehr auf anderen Wasserstraßen ist gleichgestellt. Die Möglichkeit der steuerfreien Verwendung von Mineralöl in der gewerblichen Schifffahrt hat ihre rechtliche Grundlage in der Mineralölstrukturrichtlinie der EU, die den Mitgliedstaaten eine obligatorische Steuerbefreiung für die gewerbliche Schifffahrt *in Meeresgewässern* der Gemeinschaft vorschreibt, während die Begünstigung der *Binnenschifffahrt* lediglich als fakultative Maßnahme ausgestaltet ist<sup>8</sup>. Derzeit gewähren - außer Portugal und Griechenland - alle Mitgliedstaaten auch für die Binnenschifffahrt Steuervergünstigungen.

Die Steuerbefreiung von Mineralöl als Schiffsbetriebsstoff ist im Mineralölsteuergesetz (MinöStG) von 1993, i. d. F. vom 23. Dezember 2002, gültig ab 1. Januar 2003<sup>9</sup> geregelt. Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 92/12/EWG des Rates vom 25. Februar 1992 über das allgemeine System, den Besitz, die Beförderung und die Kontrolle verbrauchsteuerpflichtiger Waren (ABl. EG Nr. L 76 S. 1), der Richtlinie 92/81/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle (ABl. EG Nr. L 316 S. 12), der Richtlinie 92/82/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Annäherung der Verbrauchsteuersätze für Mineralöle (ABl. EG Nr. L 316 S. 19) und der Richtlinie 92/108/EWG des Rates vom 14.

---

8 Richtlinie 92/81/EWG vom 19.10.1992 s. Anlage 2

9 Gesetzestexte s. Anlage 2

Dezember 1992 zur Änderung der Richtlinie 92/12/EWG des Rates über das allgemeine System, den Besitz, die Beförderung und die Kontrolle verbrauchsteuerpflichtiger Waren (ABl. EG Nr. L 390 S. 124).

§ 4 des Mineralölsteuergesetzes bestimmt:

"Steuerbefreiungen, Begriffsbestimmungen

(1) Mineralöl darf vorbehaltlich des § 12 [Erlaubnis d. Steuerbehörde - d. V.] steuerfrei verwendet werden ...

4. als Schiffsbetriebsstoff auf Schiffen, die ausschließlich in der gewerblichen Schifffahrt und bei damit verbundenen Hilfstätigkeiten wie Lotsen-, Schlepper- und ähnlichen Diensten oder im Werkverkehr eingesetzt sind, auf Behörden- und Kriegsschiffen, auf Schiffen des Seenotrettungsdienstes sowie auf Schiffen der Haupterwerbsfischerei zum Motorenantrieb und zum Heizen. Schiffsbetriebsstoffe im Sinne dieses Gesetzes sind Mineralöle nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 und 5, wenn sie auf Schiffen verwendet werden; ..."

Im Rahmen der Bestrebungen zum Abbau von Steuervergünstigungen ist die Bundesregierung auf EU-Ebene seit längerem bestrebt, u. a. die Steuerbefreiung von Schweröl als Betriebsstoff für die gewerbliche Binnenschifffahrt abzuschaffen<sup>10</sup>.

### **3. Steuerliche Belastung schienengebundener Verkehrsmittel (Bahn) nach Steuerarten**

Neben der Mehrwertsteuer werden Bahnfahrten auch mit Mineralölsteuer bzw. bei elektrischen Antrieben der Stromsteuer belastet..

Sofern Bahnen mit Dieselloks betrieben werden, ist für den Dieselmotorkraftstoff Mineralölsteuer zu entrichten (Regelungen und Steuersätze s. o.); für den Energieverbrauch elektrischer Triebwagen oder von Elektrobussen wird Stromsteuer fällig.

#### **3.1. Stromsteuer<sup>11</sup>**

Die Stromsteuer ist eine bundesgesetzlich geregelte Verbrauchsteuer. Steuergegenstand ist elektrischer Strom. Der Regelsteuersatz beträgt 20,50 € je Megawattstunde (2,05 Cent je Kilowattstunde).

#### Steuerbefreiungen/ Ermäßigungen

Um die Wettbewerbsposition des umweltschonenden Verkehrsträgers Schiene und des öffentlichen Personennahverkehrs zu verbessern, wird Strom für den Fahrbetrieb im **Schienebahnverkehr** und im Verkehr mit **Oberleitungsbussen** nur mit 11,42 € je Megawattstunde besteuert, etwa 50 Prozent des Regelsteuersatzes.

---

<sup>10</sup> Vgl. Monatsbericht des BMF März 2003, S. 72 ff.

<sup>11</sup> Rechtsgrundlagen: Stromsteuergesetz (StromStG) vom 24. März 1999 (BGBl I S. 378, 2000 I S. 147), zuletzt geändert durch Artikel 18 des Gesetzes vom 29. Dezember 2003 (BGBl I S. 3076), sowie die Stromsteuer-Durchführungsverordnung vom 31. Mai 2000 (BGBl I S. 794), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23. Dezember 2002 (BGBl I S. 4602). Die Stromsteuer wird von der Bundeszollverwaltung erhoben und fließt dem Bund als Einnahme zu.

#### 4. Steuerliche Belastung des Luftverkehrs nach Steuerarten

Für den Luftverkehr fallen besonders zwei Steuerbefreiungen ins Gewicht:

- die Befreiung des Flugbenzins bzw. Kerosins von der Mineralölsteuer und
- die Befreiung internationalen Flugtickets von der Umsatzsteuer

Darüber hinaus wirkt sich die Befreiung der Flughäfen von der Grundsteuer wirtschaftlich vorteilhaft aus.

Gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 3 Mineralölsteuergesetz (MinöStG) ist Mineralöl steuerbefreit, das „als Luftfahrtbetriebsstoff von Luftfahrtunternehmen für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen, Sachen oder für die entgeltliche Erbringung von Dienstleistungen, ...“ verwendet wird. Luftfahrtbetriebsstoffe im Sinne dieser Norm sind „Flugbenzin der Unterposition 2710 0026, dessen Researchoktanzahl den Wert 100 nicht unterschreitet, leichter Flugturbinenkraftstoff der Unterposition 2710 0037 und Flugturbinenkraftstoff (mittelschweres Öl) der Unterposition 2710 0051 der Kombinierten Nomenklatur, wenn diese in Luftfahrzeugen verwendet werden“.

	<b>Mineralölsteuer</b>	<b>USt.</b>
Gewerblicher Personen-Flugverkehr, inländisch	0,0	16%
Gewerblicher Personen-Flugverkehr, grenzüberschreitend	0,0	0,0%
Privat-Flugzeuge	65,45 Cent/Liter	16%

Vgl. § 26 Abs. 3 Umsatzsteuergesetz und §4 Abs. 1 Nr. 3 Mineralölsteuergesetz

Die Steuerbefreiung für Flugkraftstoffe beruht teilweise auf dem Chicagoer Abkommen der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde ICAO vom 7.12. 1944 über die internationale Zivilluftfahrt<sup>12</sup> sowie auf ca. 130 auf der Grundlage dieses Abkommens abgeschlossenen bilateralen Luftverkehrsabkommen. Dieser internationalen Vertragslage trägt die Regelung des Art. 8 Abs. 1 der Mineralölstrukturrichtlinie der EU<sup>13</sup> mit der obligatorischen Steuerbefreiung für in der gewerblichen Luftfahrt verwendetes Mineralöl Rechnung. Die Vorgabe der Mineralölstrukturrichtlinie ist in Deutschland im Mineralölsteuergesetz (MinöStG), § 4 Abs. 1 Nr. 3, umgesetzt.

---

12 Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944, Artikel 15 und 24. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation International (Civil Aviation Organization – ICAO) ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, gegründet mit dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944, der 187 Vertragsstaaten an gehören. Obwohl sich die Mitgliedstaaten verpflichtet haben, zu einem Höchstmaß an Einheitlichkeit beizutragen, besteht grundsätzlich keine Verpflichtung, jede Richtlinie oder Empfehlung in nationales Recht umzusetzen.

13 Richtlinie 92/81/EWG vom 19. 10.1992 des Rates zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle, ABl. L 316 v. 31.10.1992.

Mit Inkrafttreten der EU-Energiesteuerrichtlinie am 1. April 2004 hat sich die europarechtliche Situation für eine Kerosinbesteuerung geändert<sup>14</sup>: Artikel 14 Abs. 1 Buchstabe b) der Richtlinie sieht zwar - wie bisher - die Steuerbefreiung der Lieferungen von Energieerzeugnissen zur Verwendung als Kraftstoff für die Luftfahrt (mit Ausnahme der privaten, nicht gewerblichen Luftfahrt) vor. Artikel 14 Abs. 2 der Richtlinie schafft jedoch zwei Ausnahmetatbestände: So räumt er zum einen die Möglichkeit ein,

- die *Steuerbefreiung auf internationale oder innergemeinschaftliche Transporte zu beschränken*, zum anderen
- kann in Fällen, in denen ein Mitgliedstaat ein *bilaterales Abkommen* mit einem anderen Mitgliedstaat geschlossen hat, von der Steuer-Befreiung abgesehen werden<sup>15</sup>.

Durch die Beschränkung der Steuerbefreiung auf internationale oder innergemeinschaftliche Transporte wird eine Kerosinbesteuerung für Inlandsflüge möglich<sup>16</sup>.



---

<sup>14</sup> Richtlinie 2003/96/EG vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom.

<sup>15</sup> Richtlinie 2003/96/EG, Artikel 14 Abs. 2 Satz 2.

<sup>16</sup> Vgl. Gutachten der Universität Würzburg zu den Möglichkeiten der Einführung einer Kerosinsteuer auf innerdeutsche Flüge vom April 2005. <http://www.umweltbundesamt.org/fpdf-I/2853.pdf>

## **Anlagen**

1. KfZ-Steuer für Nutzfahrzeuge, Bundesministerium für Finanzen, Berlin 2001
2. KfZ-Steuer für Pkw, Bundesministerium für Finanzen, Berlin Juli 2005
3. Einige Aspekte der Einführung einer nationalen Steuer auf Kerosin für Inlands- und inner-gemeinschaftliche Flüge, Ausarbeitung WF IV - 277/04
4. Pache, Eckhard, Möglichkeiten der Einführung einer Kerosinsteuer auf innerdeutsche Flüge, Bayerische Julius-Maximilians-Universität Würzburg, Hrsg. Umweltbundesamt, Berlin April 2005 (nur Inhaltsverzeichnis)
5. Meyer-Ohlendorf, Nils/ Mehling, Michael/ Klinski, Stefan, Strategiepapier: Rechtliche Ausgestaltung einer Ticketabgabe auf den Flugverkehr (Air Ticket Tax), Umweltbundesamt
6. Für Steuergerechtigkeit über den Wolken - Einführung einer Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr, „BUND Freunde der Erde“, März 2005