



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit



DAS HAT ZUKUNFT

Konzeption einer Kerosinbesteuerung für Inlandsflüge – ökologische und ökonomische Aspekte



Vergleich der Verkehrsträger

- **Bahn** zahlt Mineralölsteuer, Öko-Steuer und Mehrwertsteuer für grenzüberschreitende Fahrten
 - **Straßenverkehr** unterliegt Mineralölsteuer von 47 ct/ L auf Diesel- und 65 ct/ L auf Ottokraftstoff
 - **Flugverkehr** ist befreit von der Zahlung von der Mineralöl/ Ökosteuer (und Mehrwertsteuer für grenzüberschreitende Flüge)
- ⇒ **Kerosinsteuerbefreiung - Nettoentlastung des Flugverkehrs**
- für innerdeutsche Flüge: **ca. 373 Mio €** (lt. Subventionsbericht04)
 - für inner-EU Flüge: **ca. 600 Mio €** (lt. Berechnungen des BMF)



Historie der Kerosinsteuer in der EU

- **1995:** KOMM-Grünbuch „über faire und effiziente Preise im Verkehr“ (COM95(691)): Internalisierung der Umweltkosten auch des Flugverkehrs/ Überprüfung der Steuerbefreiung von Kerosin
- **1981:** EU-Richtlinie 92/81 zur Harmonisierung der Verbrauchssteuern: Verpflichtung zur Steuerbefreiung
- **1997:** Richtlinienvorschlag zur Energiebesteuerung (COM(97)30: Möglichkeit, Flugbenzin für innergemeinschaftliche Flüge zu besteuern, sofern die Mitgliedstaaten entsprechende bilaterale Verträge miteinander schließen
- **1999:** KOMM-Mitteilung „Luftverkehr und Umwelt: Wege zu einer nachhaltigen Entwicklung“: Aufrechterhaltung der Forderung nach einer Kerosinsteuer



Aktuelle Situation

2003: Verabschiedung der EU-Energiesteuer-richtlinie (2003/96/EG) basierend auf 1997er Vorschlag:

- Die Mitgliedsstaaten haben Möglichkeit, eine Kerosinbesteuerung für Inlandsflüge einzuführen
- Bei Änderung der bilateralen Abkommen können auch die Flüge zwischen zwei Mitgliedsstaaten besteuert werden



Art. 14 der RL 2003/96/EG:

- *(1)...Die Mitgliedstaaten können die Steuerbefreiung auf Lieferungen von Flugturbinenkraftstoff (KN-Code 2710 19 21) beschränken;*
- *c) ...*
- *(2) Die Mitgliedstaaten können diese in Absatz 1 Buchstaben b) und c) vorgesehenen Steuerbefreiungen auf internationale oder innergemeinschaftliche Transporte beschränken. In den Fällen, wo ein Mitgliedstaat ein bilaterales Abkommen mit einem anderen Mitgliedstaat geschlossen hat, kann von den in Absatz 1 Buchstaben b) und c) vorgesehenen Befreiungen abgesehen werden. ...*



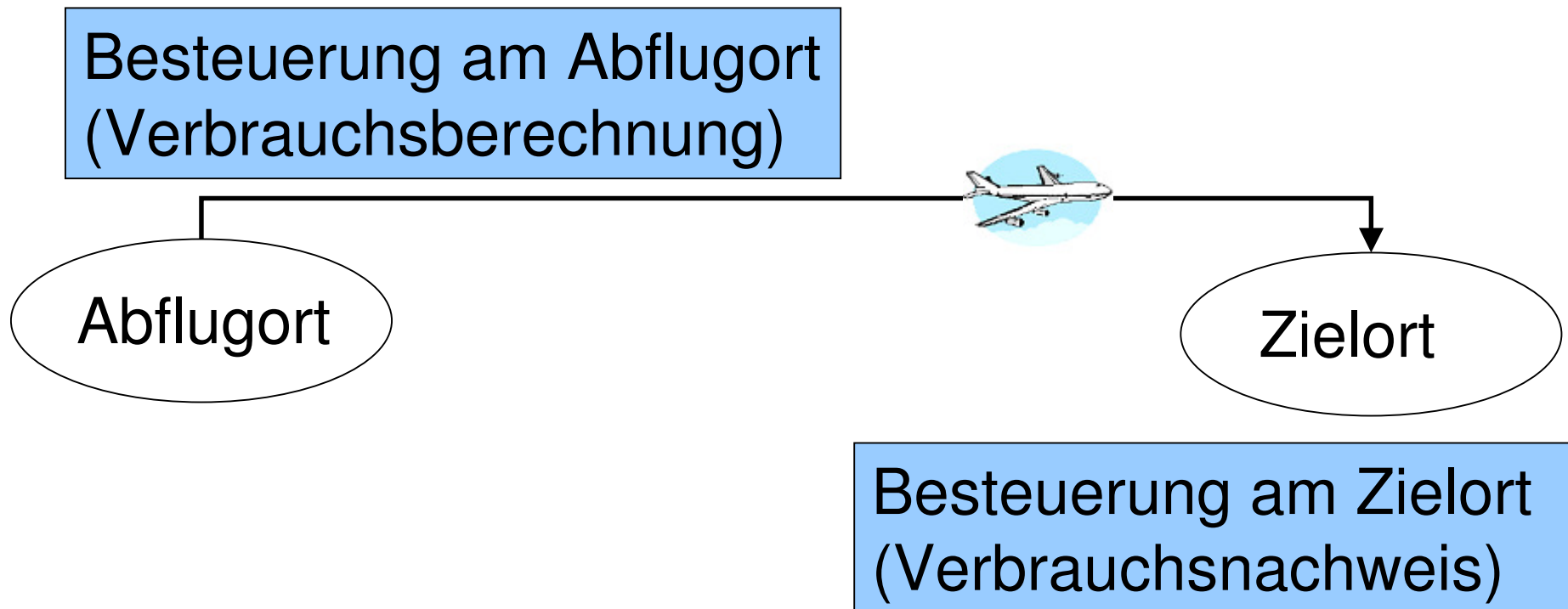
Konsequenzen einer unilateralen Kerosinsteuer bei ausschließlicher Anknüpfung an Betankungsvorgang

- Ausweichen der Fluggesellschaften durch Betankungsstrategien („Tankering“)
- geringer Nachfragerückgang durch zusätzliche Kosten aufgrund von im Inland getankten Kerosin und Mehrkosten durch Mitführen von Kerosin
- aus ökologischer Sicht möglicherweise kontraproduktive Effekte durch Mehrverbrauch durch Mitführen zusätzlichen Kerosins



Alternative Konzepte

2 grundsätzliche Möglichkeiten zur Erhebung einer Steuer auf Basis des Verbrauchs:





Kernaufgaben des Rechtsgutachtens der Universität Würzburg

- Vereinbarkeit einer pauschaliert erhobenen nationalen Kerosinsteuer mit internationalem/ europäischem/ nationalem Recht prüfen
- Bedeutung bilateraler Abkommen für eine pauschalierte Kerosinsteuer prüfen
- Untersuchung der Möglichkeit einer Kerosinbesteuerung von Flügen zwischen zwei EU-Mitgliedstaaten



Was bedeutet „inländischer Flugverkehr“?

„...umfasst alle gewerblichen* Flugbewegungen, bei denen Fluggäste, Fracht oder Post an einem deutschen Flughafen an Bord genommen und zu einem anderen deutschen Flughafen transportiert werden können.“

„Dabei kommt es ... allein darauf [an], dass diese Möglichkeit durch die Luftfahrtgesellschaft angeboten wird.“

*private Flüge werden nach vollem Dieselsteuersatz 47,04Cent/L besteuert



Ergebnisse des Rechtsgutachtens (1)

Besteuerung innerstaatlicher Flüge:

- Erhebung einer Kerosinsteuer auf im Inland getanktes Kerosin ist unter Gesichtspunkten des europäischen und internationalen Rechts ohne Einschränkung möglich
- Verbrauchssteuersystemrichtlinie (92/12/EG):
keine Besteuerung im Inland getankten Kerosins:
Berechnungs- und Nachweisvariante für im Inland getanktes Kerosin nicht möglich

•Quelle: Prof. Dr. E. Pache, Möglichkeit der Einführung einer Kerosinsteuer auf innerdeutschen Flügen, Rechtsgutachten im Auftrag des Umweltbundesamtes, Februar 2005



Ergebnisse des Rechtsgutachtens (2)

Umgehung von Betankungsstrategien durch

Kombinationslösung:

1. Besteuerung von Kerosin bei Entnahme im Inland für inländische Flüge
2. Besteuerung von eingeführtem Kerosin auf Basis des tatsächlichen Verbrauchs nach einem Inlandsflug

Quelle: Prof. Dr. E. Pache, Möglichkeit der Einführung einer Kerosinsteuer auf innerdeutschen Flügen, Rechtsgutachten im Auftrag des Umweltbundesamtes, Februar 2005



Ergebnisse des Rechtsgutachtens (3)

Besteuerung innergemeinschaftlicher Flüge:

1. Änderung der bilateralen Verträge der beteiligten Staaten erforderlich
2. Besteuerung ist auch dann nur für die gebietsansässigen Fluggesellschaften möglich
 - ⇒ Einführung nur unter Beteiligung wichtiger europäischer Flugnationen sinnvoll

Quelle: Prof. Dr. E. Pache, Möglichkeit der Einführung einer Kerosinsteuer auf innerdeutschen Flügen, Rechtsgutachten im Auftrag des Umweltbundesamtes, Februar 2005



Auswirkungen einer europaweiten Kerosinsteuer (30,2 ct/ L) ab 2005

- Rückgang der Gesamtnachfrage um etwa 7 %
- Anstieg der Kerosinsteuerzahlungen von 2 Mrd. € 2005 auf 2,8 Mrd. € 2020
- Rückgang der Nachfrage bei Flugtreibstoff und dadurch der CO₂-Emissionen um etwa 7 %



Anteil Treibstoff an Betriebskosten

Betriebskostenanteile bei Fluglinien (Beispiele):

| | konventionell | Billigfluglinie |
|--------------|---------------|-----------------|
| Treibstoff | 14 % | 22 % |
| Gebühren | 21 % | 28 % |
| Personal | 40 % | 17 % |
| Abschreibung | 15 % | 13 % |
| Sonstiges | 10 % | 20 % |

⇒ Billigfluglinien tendenziell stärker betroffen



Fazit

- Aufhebung der Kerosinsteuerbefreiung vereinheitlicht die Wettbewerbsbedingungen für die Verkehrsträger
- Einführung einer Kerosinsteuer auf Inlandsflüge ist rechtlich möglich und als Kombination von Betankung und Nachweisvariante praktisch umsetzbar



Weiteres Vorgehen

- Nutzung des gegenwärtig günstigen politischen Klimas (Gespräche auf G7-Ebene und in Ecofin)
- als 1. Schritt zu einer gesamteuropäischen Lösung:
 - Gespräche in einem engeren Kreis interessierter Mitgliedsstaaten (Norwegen und EU MS
Niederlande haben bereits eine nationale Kerosinsteuer eingeführt)
 - andere potentielle Partner GB, Frankreich, Schweden, Norwegen und Österreich.