

## **Für Steuergerechtigkeit über den Wolken Einführung einer Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr**

### **Zusammenfassung**

Seit dem 1. Januar 2004 haben die EU-Staaten das Recht, eine Kerosinsteuer für den inländischen Flugverkehr einzuführen. In der damaligen rot-grünen Bundesregierung machten Bundesfinanzminister Hans Eichel und Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe mehrfach Andeutungen, diese Option nutzen zu wollen. Im Januar 2005 starteten die Regierungen von Deutschland und Frankreich eine Initiative für eine europäische Kerosinsteuer zur Entwicklungsfinanzierung. Trotzdem gibt es aufgrund der politischen Blockaden der Luftverkehrslobby bisher keinen Beschluss zur Einführung der Kerosinsteuer. Der BUND setzt sich aus mehreren Gründen für eine Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr ein:

1. Der Flugverkehr ist der klimaschädlichste Verkehrsträger und wächst weiter an.
2. Durch die bisherige Steuerbefreiung erhält der Flugverkehr einen ungerechtfertigten Wettbewerbsvorteil gegenüber der Bahn.
3. Die Einführung der Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr ist seit Januar 2004 EU-rechtlich möglich. Eine EU-weite Kerosinsteuer ist dagegen so lange kaum durchsetzbar, wie jeder Mitgliedstaat ein Vetorecht in Steuerfragen hat.
4. Die ebenfalls anzustrebende Aufhebung der Mehrwertsteuerbefreiung im grenzüberschreitenden Personenluftverkehr ist bisher an der Unionsmehrheit im Bundesrat gescheitert. Bei der Kerosinsteuer ist keine Blockade durch den Bundesrat möglich.
5. Für die Einführung der Kerosinsteuer reicht eine einfache Änderung des Mineralölsteuergesetzes. Die Besteuerung erfolgt im Einklang mit internationalem Recht auf der Basis des auf Inlandsstrecken verbrauchten Kerosins unabhängig vom Ort des Tankvorgangs. Der oft genannte Einwand, die Fluggesellschaften könnten der Steuer durch Auftanken im Ausland entgehen (Tanktourismus) ist nicht stichhaltig. Dies belegt ein im März 2005 erschienenes Gutachten der Universität Würzburg.<sup>1</sup>
6. Bei der vom BUND geforderten Einführung der Kerosinsteuer in Höhe von 0,6545 Euro / Liter entsteht ein Steueraufkommen in Höhe von rund 350 Millionen Euro. Das Wachstum des inländischen Flugverkehrs wird durch die Steuer insbesondere im Segment der Billigflieger deutlich abgeschwächt.
7. Der BUND unterstützt den Vorschlag Deutschlands und Frankreichs, die Einnahmen aus einer Kerosinsteuer für die Erhöhung der Finanzmittel für die Entwicklungszusammenarbeit zu verwenden.

Alle im Deutschen Bundestag vertretenen Parteien sind sich im Grundsatz einig, dass die Steuervorteile für den Flugverkehr abgebaut werden sollen. Eine Änderung des deutschen Steuerrechts stand bisher aber nicht an, weil eine europäische Lösung gefunden werden sollte.

---

<sup>1</sup> Prof. Dr. Eckhard Pache, Möglichkeiten der Einführung einer Kerosinsteuer auf innerdeutschen Flügen. Rechtsgutachten im Auftrag des Umweltbundesamtes, Würzburg 2005 - Download: <http://www.umweltbundesamt.org/fpdf-1/2853.pdf>

Das Inkrafttreten der neuen EU-Energiesteuerrichtlinie am 1. Januar 2004 öffnet ein neues politisches Entscheidungsfenster, denn die rechtliche Situation hat sich geändert: Eine europäische Kerosinsteuer ist nicht zustande gekommen, dafür ist die Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr erstmals rechtlich zulässig.

Der BUND sucht den Dialog mit allen Politikern und Organisationen, die für eine faire und umweltgerechte Besteuerung der Verkehrsträger eintreten. Ergänzungen und Anmerkungen zu den folgenden Argumenten nehmen wir gerne auf.

## 1. Die Klimafolgen des Flugverkehrs

Fliegen ist besonders klimaschädlich, weil bei der Verbrennung des Kerosins außer Kohlendioxid weitere Stoffe ausgestoßen werden, die den Treibhaus-Effekt verstärken. So führt der Wasserdampf aus den Triebwerken der Flugzeuge zur Bildung von Kondensstreifen und Cirruswolken. Diese behindern die Rückstrahlung des in Wärme umgewandelten Sonnenlichts in den Weltraum – nach gegenwärtigen Stand der Forschung noch einmal im gleichen bis doppelten Maße wie der Kohlendioxid-Ausstoß.

Besonders problematisch ist die Höhe, in der Flugzeuge ihre Abgase ausstoßen. Schadstoffe haben in höheren Luftschichten eine wesentlich längere Verweildauer. Ab etwa zwölf Kilometern Höhe können sie nicht mehr durch Regen ausgewaschen werden. Noch unerforscht ist, welche Folgen der Ausstoß der 1300 Grad Abgase aus den Triebwerken bei Außentemperaturen von 60 Grad Minus hat. Das Intergovernmental Panel on Climate Change - das klimawissenschaftliche Beratungsgremium der UN - schätzt, dass Flugzeug-Emissionen eine zwei- bis viermal stärkere Treibhauswirkung haben als die gleiche Menge am Boden abgegebener Schadstoffe. Fliegen trägt also wesentlich mehr zur Erwärmung unseres Klimas bei als alle anderen Fortbewegungsarten.<sup>2</sup>

Unter allen Verkehrsträgern wuchs der Flugverkehr in den neunziger Jahren am stärksten: Von 1991 bis 2000 stieg die Verkehrsleistung im Luftverkehr über Deutschland um 88,9 Prozent.<sup>3</sup> Auch für die Zukunft bis 2010 bzw. 2020 wird ein erhebliches weiteres Wachstum prognostiziert: Der innerdeutsche Personenluftverkehr wächst im Trend-Szenario zwischen 1995 und 2010 um 47 Prozent und anschließend bis 2020 nochmals um 22 Prozent. Der grenzüberschreitende Luftverkehr wächst sogar noch stärker: Zwischen 1995 und 2010 um 76 Prozent und anschließend bis 2020 nochmals um 35 Prozent. Im Bereich der Luftfracht wird bis 2020 eine jährliche Steigerung um fünf Prozent erwartet, wenn nicht gegengesteuert wird.<sup>4</sup> In den neunziger Jahren ist der Anteil des Flugverkehrs über Deutschland an der gesamten Verkehrsleistung von 2,6 Prozent auf 4,6 Prozent gestiegen.<sup>5</sup> Weltweit wird der Flugverkehr den PKW-Verkehr schon bald nach 2010 hinsichtlich der Klimaschädlichkeit übertreffen:

---

<sup>2</sup> BUND, BVF, Germanwatch, Robin Wood, VCD (Hg.): Billigflieger: Kollapsgefahr für Mensch und Klima. Presse-Hintergrund. Düsseldorf/Berlin 04.09.2003, Seite 1f.

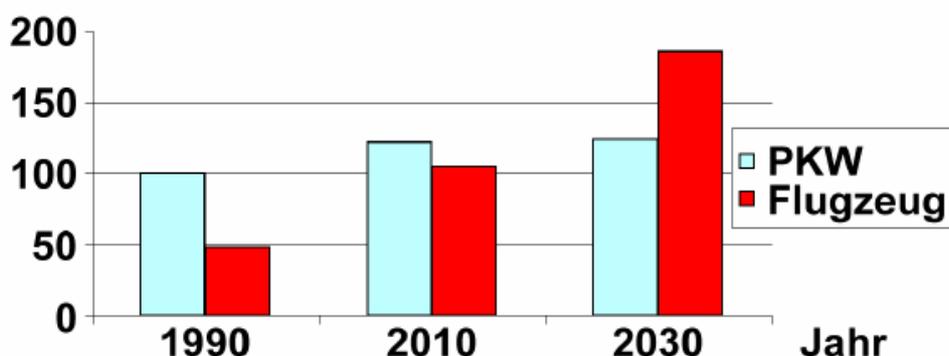
<sup>3</sup> Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit: 3. Nationalbericht zum Klimaschutz an das Klimasekretariat der Vereinten Nationen. Berlin 2002, Seite 26. Entsprechend den derzeit geltenden internationalen Konventionen wird der internationale Luftverkehr nicht erfasst. Lediglich die Verkehrsleistungen über Deutschland (einschließlich Überflug) gehen in die Statistik ein.

<sup>4</sup> TÜV Rheinland, DIW, Wuppertal Institut: Maßnahmen zur verursacherbezogenen Schadstoffreduzierung des zivilen Flugverkehrs. UBA-Texte 17/01, Seite 10.

<sup>5</sup> Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit: 3. Nationalbericht zum Klimaschutz an das Klimasekretariat der Vereinten Nationen. Berlin 2002, Seite 27.

## Abbildung 1: Weltweiter Vergleich zwischen dem Einfluss von PKW und Flugzeugen auf die Klimaerwärmung.

Skalierung: PKW für 1990 = 100.



Quelle: BUND, BVF, Germanwatch, Robin Wood, VCD (Hg.): Billigflieger: Kollapsgefahr für Mensch und Klima. Presse-Hintergrund. Düsseldorf/Berlin 04.09.2003, Seite 7. (Datenbasis: OECD 2000)

Obwohl die allermeisten Wege im Alltag mit anderen Verkehrsmitteln zurück gelegt werden, ist der Flugverkehr für das Klima eine zunehmende Bedrohung. Die steuerliche Begünstigung des Flugverkehrs sollte deshalb so schnell wie möglich beendet werden.

## 2. Bisherige Wettbewerbsvorteile des Flugverkehrs

Der Flugverkehr profitiert je nach Flugstrecke und Zweck des Fluges von unterschiedlichen Steuerbefreiungen:

**Tabelle 1: Steuerbefreiungen im Luftverkehr**

	Mineralölsteuer	MWSt.
Gewerblicher Personen-Flugverkehr: Inländisch	0	16 Prozent
Gewerblicher Personen-Flugverkehr: Grenzüberschreitend	0	0
Privat-Flugzeuge	65,45 Cent/Liter	16 Prozent

Quelle: Umsatzsteuergesetz § 26 (3), Mineralölsteuergesetz § 4 (1) Nr. 3.

Der BUND fordert die Aufhebung aller drei Steuervergünstigungen: Mineralölsteuer im inländischen Flugverkehr, Mineralölsteuer im grenzüberschreitenden Flugverkehr und Mehrwertsteuer im grenzüberschreitenden Flugverkehr. Am größten sind die Durchsetzungschancen bei der Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr. Für eine Kerosinsteuer auf EU-Ebene wäre ein einstimmiges Votum im EU-Ministerrat erforderlich. Die Aufhebung der Mehrwertsteuer im grenzüberschreitenden Flugverkehr wird vom unionsdominierten Bundesrat blockiert.

Im Subventionsbericht der Bundesregierung wird der Steuervorteil für die Fluggesellschaften aufgrund der Mineralölsteuerbefreiung mit 373 Mio. Euro pro Jahr beziffert. Diese Steuerbefreiung gehört damit zu den 20 größten Subventionen des Bundes.<sup>6</sup>

Der konkrete Wettbewerbsvorteil der Fluggesellschaften gegenüber der Bahn bei einem Hin- und Rückflug von Hamburg nach München lässt sich errechnen, wenn der für den privaten Flugverkehr angewandte Steuersatz auch auf den gewerblichen Flugverkehr angewandt wird:

**Abbildung 2:**

**Steuervorteil des Flugzeugs auf der Hin- und Rückreise Hamburg - München:**

600 km Entfernung = 1200 Flugkilometer bei Hin- und Rückreise<sup>7</sup>

Kerosinverbrauch je 100 Personenkilometer = 5 Liter<sup>8</sup>

Kerosinverbrauch je Person für diese Reise = 60 Liter

Regulärer Steuersatz für Kerosin = 0,6545 Euro / Liter.<sup>9</sup>

**Summe: 39 Euro**

Quelle: Eigene Berechnungen

Die Lufthansa wirbt mit Dumpingpreisen in Höhe von 92,- Euro für einen innerdeutschen Hin- und Rückflug. Solche Angebote rechnen sich nicht mehr, wenn auch für den gewerblichen Flugverkehr eine Kerosinsteuer erhoben wird.

### 3. Die Einführung der Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr ist rechtlich möglich

Der häufigste - aber nicht stichhaltige - Einwand gegen die Kerosinbesteuerung ist der Verweis auf das Chicagoer Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt von 1944, das eine Kerosinbesteuerung verböte. Tatsächlich beziehen sich die Regelungen des Chicagoer Abkommens aber nur auf internationale Flüge, nicht auf Inlandsflüge.<sup>10</sup> Die europäische Energiesteuer-Richtlinie enthielt noch bis 2003 ein Verbot der Besteuerung von Kerosin für den gewerblichen Flugverkehr.<sup>11</sup> Dieses Verbot ist aber mit dem Inkrafttreten der neuen EU-Energiesteuerrichtlinie am 1. Januar 2004 entfallen. In Art. 14 (2) der Richtlinie wird aus-

<sup>6</sup> Bundesministerium der Finanzen (Hg.): Neunzehnter Subventionsbericht, Berlin 2003. Seite 27 und Anhang 2, lfd. Nr. 62/63.

<sup>7</sup> Tabelle der Reiseentfernungen zwischen 58 Städten in Deutschland im Vergleich der Verkehrsmittel Bahn, Flug und PKW siehe Programm „Reisen und Umwelt“ - Download unter [http://www.bahn.de/konzern/holding/angebote/dbag\\_computerprogramm.shtml](http://www.bahn.de/konzern/holding/angebote/dbag_computerprogramm.shtml)

<sup>8</sup> Gerundeter Wert, gebildet aus der im innerdeutschen Flugverkehr eingesetzten Flotte der Lufthansa bei durchschnittlicher Auslastung - siehe Lufthansa (Hg.): Balance. Das Wichtigste zu Umweltschutz und Nachhaltigkeit bei Lufthansa. Ausgabe 2003/2004. Seite 20 - Download unter <http://umwelt.lufthansa.com>

<sup>9</sup> Mineralölsteuergesetz § 2 (1) Nr. 3 in Verbindung mit § 4 (1) Nr. 3. Die Schienenverkehrsunternehmen zahlen 1,142 Cent je Kilowattstunde Bahnstrom.

<sup>10</sup> Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944. Artikel 15 und 24. Siehe auch Prof. Dr. Eckhard Pache (2005) S. 13 ff.

<sup>11</sup> Richtlinie 92/81/EWG vom 19. Oktober 1992 des Rates zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle, Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) dieser Richtlinie sah eine obligatorische Befreiung für in der gewerblichen Luftfahrt verwendeten Flugkraftstoff vor.

drücklich klargestellt, dass eine Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr erhoben werden kann.<sup>12</sup>

Pläne zur EU-weiten Einführung der Kerosinsteuer scheiterten aber bisher am Vetorecht der Mitgliedsstaaten in Steuerfragen. Auch die neue EU-Verfassung ändert nichts am Einstimmigkeitsprinzip in Steuerfragen. Da insbesondere einige südliche Mitgliedsstaaten die Kerosinsteuer prinzipiell ablehnen, ist auf absehbare Zeit keine europäische Einigung zu erwarten. Unter diesen Umständen bleibt neben der Besteuerung des inländischen Flugverkehrs nur noch die Option, zwischen ausgewählten Mitgliedsstaaten die Luftverkehrsabkommen neu zu verhandeln und die Kerosinsteuer auf den grenzüberschreitenden Flügen zwischen diesen Staaten einzuführen. Die Bundesregierung sollte solche Verhandlungen führen, aber die Einführung der Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr nicht von deren Ergebnis abhängig machen. Im Gegenteil: Die Chancen, dass andere EU-Staaten zur Aufhebung der Steuerbefreiung bereit sind, steigen eher, wenn Deutschland bei den Inlandsflügen voranschreitet.

#### **4. Gegen eine Kerosinsteuer ist kein Veto des Bundesrates möglich**

Neben der Steuerbefreiung des Kerosins ist auch die Mehrwertsteuerbefreiung bei grenzüberschreitenden Flügen eine nicht gerechtfertigte Subvention zu Lasten der Bahn. Die Bundesregierung hatte bereits im Entwurf des Steuervergünstigungsabbaugesetzes im Dezember 2002 geplant, diese Mehrwertsteuerbefreiung aufzuheben.<sup>13</sup> Sie ist dabei jedoch an der Unionsmehrheit im Bundesrat gescheitert, weil Änderungen des Umsatzsteuergesetzes zustimmungspflichtig sind.

Im März 2004 hat die Koalition in einem Antrag zur Bahnreform deutlich gemacht, dass sie weiterhin daran interessiert ist, die Steuervergünstigungen für den Luftverkehr abzubauen. Darin ist neben der Mehrwertsteuer auch das Ziel der Einführung einer Kerosinsteuer enthalten.<sup>14</sup>

Der BUND unterstützt die Pläne der Koalition zur Aufhebung der Steuerbefreiungen im Flugverkehr und fordert den Bundesrat auf, die notwendige Änderung des Umsatzsteuergesetzes nicht zu blockieren. Die Koalitionsfraktionen wiederum sollten auch unabhängig vom Verhandlungsergebnis bei der Mehrwertsteuer die gesetzlichen Voraussetzungen zur Einführung der Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr schaffen. Dazu ist lediglich § 4 (1)

<sup>12</sup> Richtlinie 2003/96/EG DES RATES vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom. Art. 14 (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. In diesen Fällen können die Mitgliedstaaten einen Steuerbetrag vorschreiben, der die in dieser Richtlinie festgesetzten Mindestbeträge unterschreitet.“

<sup>13</sup> Entwurf eines Gesetzes zum Abbau von Steuervergünstigungen und Ausnahmeregelungen (Steuervergünstigungsabbaugesetz – StVergAbG). BT-Drs. 15/119.

<sup>14</sup> Die Bahnreform konsequent weiterführen. Antrag von SPD und Bündnis 90/Die Grünen. BT-Drs. 15/2658: „weitere Schritte zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern:  
- Abschaffung der Mehrwertsteuerbefreiung für Personenbeförderungen im grenzüberschreitenden Flugverkehr im Zuge des allgemeinen Subventionsabbaus, wie es bereits im Steuervergünstigungsabbaugesetz durch den Deutschen Bundestag beschlossen war und vom Bundesrat bis heute blockiert wird,  
- die Besteuerung von Kerosin mit der Mineralölsteuer oder die Einführung einer Emissionsabgabe im europäischen Flugverkehr,  
- Absenkung der Mehrwertsteuer auf Fernverkehrstickets der Bahnen wie im Koalitionsvertrag 2002 vereinbart.“

Nr. 3 a) des Mineralölsteuergesetzes ersatzlos zu streichen. Für Änderungen des Mineralölsteuergesetzes ist keine Zustimmung des Bundesrates erforderlich. Beide Vorhaben sollten daher in getrennten Gesetzgebungsverfahren umgesetzt werden.

## 5. Tanktourismus der Fluggesellschaften kann verhindert werden

Wenn die rechtlichen Einwände ausgeräumt sind, behaupten die Gegner der Kerosinsteuer häufig, die Steuer sei durch erhöhtes Tanken im Ausland und anschließenden Verbrauch des Kerosins auf Inlandsflügen leicht zu umgehen.

Auf den ersten Blick scheint Tanktourismus tatsächlich ein Problem zu sein: Fluggesellschaften könnten ihre Routen gezielt so legen, dass immer vor einem Inlandsflug ein grenzüberschreitender Flug mit derselben Maschine geflogen wird, um ausreichend Kerosin steuerfrei im Ausland zu tanken. Bei europäischen Flugstrecken wäre dies im Gegensatz zu Langstreckenflügen auch technisch möglich, da die dort eingesetzten Flugzeuge nicht nach jeder Kurzstrecke neu tanken müssen. Besteuerungstechnisch lässt sich dieses Problem jedoch lösen. Die Mineralölsteuer knüpft nämlich nicht am Tankvorgang an, sondern am tatsächlichen Verbrauch:

„Der Umstand, dass die meisten Verbrauchsteuern nicht an den Verbrauch selbst anknüpfen, sondern auf einer früheren Marktstufe erhoben werden, um dann vom Steuerschuldner auf den Verbraucher als wirtschaftlichen Steuerträger abgewälzt zu werden, liegt ausschließlich in der Verwaltungsökonomie begründet. Eine unmittelbare Besteuerung des Verbrauchs wäre demgegenüber gleichsam eine „Wiederannäherung“ an den eigentlichen Grundgedanken der Verbrauchsteuer. Um den verwaltungstechnischen Aufwand bei einer unmittelbaren Besteuerung des Verbrauchs so klein wie möglich zu halten, erscheint auf den ersten Blick eine pauschalierte Erhebung als besonders geeignet.“<sup>15</sup>

Die Fluggesellschaft als Steuerpflichtige müsste dann nachweisen, welche Menge des steuerfrei eingeführten Kerosins sie auf dem Inlandsflug verbraucht hat. Dies kann anhand physikalischer Messverfahren (Verbrauchsmessung, Gewichtsmessung) oder auf der Basis ausreichend genauer Schätzungen (Angabe der Flugstrecke multipliziert mit dem Durchschnittsverbrauch des jeweiligen Flugzeugtyps) erfolgen. In beiden Fällen wäre der Verwaltungsaufwand vertretbar. Auch das internationale Recht steht dieser Art der Pauschalierung nicht entgegen. Lediglich folgende Gesetze müssten in Deutschland geändert werden:

„Dazu müsste nicht nur die allgemeine Steuerbefreiung des § 4 Abs. I Nr. 3 lit. a) MinöStG auf internationale und innerschweizerische Flüge eingeschränkt werden, sondern auch die spezifischen Befreiungen für das an Bord von Luftfahrzeugen in die Bundesrepublik Deutschland importierte Flugbenzin entsprechend angepasst werden. Erforderlich wären daher zusätzlich Änderungen des § 19 II 3 MinöStG (zur Ermöglichung einer Besteuerung des aus anderen EU-Mitgliedstaaten an Bord von Flugzeugen in die Bundesrepublik Deutschland verbrachten Kerosins) und des § 1 EVerbStV (zur Ermöglichung einer Besteuerung des aus Drittstaaten an Bord von Flugzeugen in die Bundesrepublik Deutschland eingeführten Kerosins).“<sup>16</sup>

**Fazit: Das immer wieder gegen die Kerosinsteuer vorgebrachte Schlagwort „Tanktourismus“ ist nicht stichhaltig. Das Mineralölsteuergesetz bietet ausreichende Handhabe, damit der tatsächliche Kerosinverbrauch von Inlandsflügen unabhängig vom Ort des Betankens besteuert werden kann.**

<sup>15</sup> Prof. Dr. Eckhard Pache (2005) S. 66 – Download: <http://www.umweltbundesamt.org/fpdf-l/2853.pdf>

<sup>16</sup> Prof. Dr. Eckhard Pache (2005) S. 71 – Download: <http://www.umweltbundesamt.org/fpdf-l/2853.pdf>

## 6. Die Kerosinsteuer entlastet die Umwelt und schafft faire Wettbewerbsbedingungen

Nun stellt sich die Frage, welche Höhe die Kerosinsteuer haben sollte:

**Der BUND fordert die Einführung der Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr mit einem Steuersatz in Höhe von 0,6545 Euro/Liter. Das ist der gleiche Steuersatz, der für Kerosin im privaten Flugverkehr angewandt wird.**

Die Besonderheiten des Inlandsverkehrs sprechen dafür, den regulären Steuersatz anzuwenden anstatt mit einem ermäßigten Steuersatz zu beginnen: Das Beispiel auf Seite 4 für den Flug von Hamburg nach München zeigt, dass bei den im Vergleich zu internationalen Verbindungen kurzen Strecken im innerdeutschen Verkehr die gewünschte Lenkungswirkung nur mit einem relativ hohen Steuersatz erzielt wird. Dennoch wirkt die Steuer insbesondere für das große Segment des Geschäftsreiseverkehrs nicht erdrosselnd, weil dort im Durchschnitt wesentlich höhere Ticketpreise bezahlt werden und damit die prozentuale Preiserhöhung moderat ausfällt. Gleichzeitig gibt es gerade im innerdeutschen Verkehr die Bahn als Alternative zum Flugverkehr, so dass die Kerosinsteuer durch Wahl des umweltverträglicheren Schienenverkehrs effektiv vermieden werden kann.

Bisher gibt es keine Studien zum ökologischen Lenkungseffekt einer Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr. Der Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen schätzt, dass die Treibhausgase bei Einführung einer EU-weiten Kerosinabgabe von etwa 0,2 Euro je Liter ab dem Jahr 2005 im Vergleich zur Situation ohne Abgabe bis 2025 um 25 bis 30 Prozent zurückgehen.<sup>17</sup> Absolut betrachtet werden die zurückgelegten Flugkilometer trotz der Lenkungseffekte der Kerosinsteuer wahrscheinlich in abgeschwächter Form weiter ansteigen. Die Kerosinsteuer ist also kein „Wundermittel“, um den Flugverkehr in klimaverträgliche Bahnen zu lenken. Aber insbesondere im Segment der innerdeutschen Billigflieger ist eine Abschwächung der Nachfrage zu erwarten, wenn die Steuer mit dem Regelsatz eingeführt wird.

Bei einer konstanten Verkehrsleistung im innerdeutschen Flugverkehr - was angesichts der prognostizierten Wachstumsraten schon ein Erfolg wäre - lässt sich das erwartete Steueraufkommen wie folgt berechnen:

<b>Abbildung 3: Geschätztes Aufkommen einer Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr</b>	
Verkehrsleistung 2003	10,6 Milliarden Personenkilometer <sup>18</sup>
Kerosinverbrauch 2003	530 Millionen Liter Kerosin <sup>19</sup>
Steuersatz	0,6545 Euro / Liter
<b>Summe Steueraufkommen</b>	<b>ca. 350 Millionen Euro<sup>20</sup></b>

Quelle: Statistisches Bundesamt 2004, eigene Berechnungen

<sup>17</sup> Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (Hg.): Entgelte für die Nutzung globaler Gemeinschaftsgüter. Sondergutachten. Berlin 2002, Seite 15. In dem Sondergutachten werden Varianten internationaler Steuern oder Abgaben analysiert. Wegen des Chicagoer Abkommens scheidet im internationalen Flugverkehr die Steuerlösung bisher aus. Daher untersucht der WBGU Abgabenlösungen, die sich nicht nur am Kerosinverbrauch orientieren, sondern auch an den anderen Emissionen des Flugverkehrs. Dieser Ansatz wird vom BUND grundsätzlich unterstützt.

<sup>18</sup> Statistisches Bundesamt (Hg.): Verkehr, Luftverkehr, Fachserie 8, Reihe 6, Dezember 2003. Wiesbaden 2004. Eigene Berechnungen.

<sup>19</sup> Basierend auf einem durchschnittlichen Kerosinverbrauch in Höhe von fünf Liter je 100 Personenkilometer - siehe Fußnote 7.

<sup>20</sup> Dieser Betrag ist die Untergrenze für das Steueraufkommen, da der innerdeutsche Frachtverkehr in der Berechnung nicht berücksichtigt wurde.

## 7. Verwendung der Einnahmen für die Entwicklungszusammenarbeit

Unter dem Eindruck der Tsunami-Katastrophe haben Deutschland und Frankreich beim World Economic Forum in Davos im Januar 2005 vorgeschlagen, die Einnahmen einer Kerosinsteuer zur Erhöhung der Finanzmittel für die internationale Entwicklungszusammenarbeit zu verwenden. Der BUND unterstützt diesen Vorschlag, denn Deutschland hat sich international dazu verpflichtet, den Anteil der öffentlichen Mittel für Entwicklungszusammenarbeit am BIP langfristig auf 0,7 Prozent zu erhöhen. Mit dem Vorschlag wird Steuergerechtigkeit gleich zweifach angestrebt: Die Flugreisenden werden nicht mehr einseitig gegenüber Bahnreisenden begünstigt und die wohlhabenden Deutschen geben einen Teil ihres Reichtums für die Entwicklung in ärmeren Ländern ab.

### Fazit

Die Kerosinsteuer ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur verursachergerechten Besteuerung der klimaschädlichen Effekte des Flugverkehrs und zu fairen Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern. Angesichts der rechtlichen und politischen Hindernisse bei einer internationalen Lösung bietet die Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr einen gangbaren und umweltpolitisch wirksamen Einstieg.

Der BUND appelliert an die Koalitionsfraktionen und die Bundesregierung, die notwendige Änderung des Mineralölsteuergesetzes so schnell wie möglich zu beschließen.

### Kontakt:

Matthias Seiche  
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.  
Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin  
Tel. 030 / 275 86 - 433, Fax - 440  
[matthias.seiche@bund.net](mailto:matthias.seiche@bund.net)   [www.bund.net/verkehr](http://www.bund.net/verkehr)

Stand: 2005/2007