

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Sellin und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/2805 —

Steuerfreies Flugbenzin

Der Bundesminister der Finanzen hat mit Schreiben vom 6. September 1988 – III A 1 – V 0205 – 193/88 – die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Ist die Nachricht zutreffend, daß die Bundesregierung beabsichtigt, die gesetzliche Regelung für steuerfreies Flugbenzin von privaten Fliegern dahin gehend zu modifizieren, daß die steuerliche Befreiung auf privat-gewerbliche Luftfahrtunternehmen beschränkt wird?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß die derzeitige Mineralölsteuerregelung für die Luftfahrt geändert werden soll. Sie wird hierfür rechtzeitig ihre Vorstellungen entwickeln.

2. Wie erfolgt die steuerlich relevante Abgrenzung zwischen privater und gewerblicher Fliegerei?

Die steuerliche Abgrenzung zwischen privater und gewerblicher Luftfahrt wird nach geltendem Mineralölsteuerrecht auf der Grundlage luftverkehrsrechtlicher Begriffe vorgenommen.

3. Welche Mindestvoraussetzungen müssen erfüllt sein, um ein privat-gewerbliches Luftfahrtunternehmen zu sein bzw. zu werden?

Die Genehmigung als Luftfahrtunternehmen nach § 20 Abs. 1 Satz 1 Luftverkehrsgesetz setzt voraus, daß der Antragsteller wirtschaftlich, technisch und flugbetrieblich in der Lage ist, Personen oder Sachen durch Luftfahrzeuge gewerbsmäßig zu befördern.

4. Soll ein Gewerbeschein ausreichende Voraussetzung für das steuerfreie Flugbenzin werden?

Die Genehmigung als Luftfahrtunternehmen nach § 20 Abs. 1 Satz 1 Luftverkehrsgesetz wäre eine ausreichende Voraussetzung für die steuerfreie Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen (Flugbenzin, Kerosin, Schmierstoffe). Sie ist auch deshalb ein ausreichendes Unterscheidungsmerkmal, weil sie eine zuverlässige Abgrenzung zur sonstigen zivilen Luftfahrt ermöglicht.

5. Wie groß ist die Zahl der registrierten „Hobbyflugzeuge“ und die Zahl der registrierten Flugzeuge gewerblicher Luftfahrtunternehmen, die bisher von der Steuerpflicht betroffen sind?

Es gibt rund 7 500 private Luftfahrzeuge und rund 177 Luftfahrtunternehmen, die einen nicht genau bekannten Teil ihrer Luftfahrzeuge auch im steuerpflichtigen Inlandsverkehr einsetzen.

6. Enthält Flugbenzin mehr Blei als verbleites PKW-Benzin?

Verbleites Super-Benzin enthält bis zu 0,15 Gramm Blei je Liter, Flugbenzin bis zu 0,56 Gramm Blei je Liter.

7. Wie groß wird der Preisabstand zwischen unverbleitem PKW-Normalbenzin und steuerfreiem verbleitem Flugbenzin nach der geplanten Mineralölsteuererhöhung nach Berechnungen der Bundesregierung voraussichtlich sein?

Die Preise für Auto- und Flugbenzin hängen von der jeweiligen Marktlage ab, so daß sich die Auswirkungen steuerlicher Maßnahmen auf die Preise nicht zuverlässig vorhersagen lassen.

8. Vertritt die Bundesregierung die Auffassung, daß der Liter Flugbenzin im Linien- und Charterverkehr billiger sein soll als Autobenzin?

Im Linien- und Charterverkehr wird ganz überwiegend unverbleites Kerosin, in der sonstigen zivilen Luftfahrt ganz überwiegend Flugbenzin eingesetzt. Im Straßenverkehr werden Flugkraftstoffe (Kerosin, Flugbenzin) nicht verwendet. Ein Preisvergleich von Flug- und Autokraftstoffen ist schon wegen der unterschiedlichen Beschaffenheit der Kraftstoffe nicht sinnvoll.

9. Setzt sich die Bundesregierung international für die generelle Besteuerung von Flugbenzin ein?
Falls nicht, weshalb nicht?

Die Bundesregierung setzt sich bei den Verhandlungen mit den EG-Mitgliedstaaten für einheitliche steuerliche Regelungen im Binnenmarkt der Europäischen Gemeinschaften ein.

10. Ist die Bundesregierung der Meinung, daß Fliegen umweltverträglicher ist als Autofahren?

Der Verbrauch von Mineralölen ist weder in der Luftfahrt noch im Straßenverkehr umweltfreundlich.

