

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Rainer Steenblock, Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 13/4221 –

Steuerbefreiung von Kerosin im Rahmen der Mineralölsteuer

In Wissenschaft und Politik wird vielfach die Auffassung vertreten, daß die Steuerbefreiung des Kerosins angesichts des hohen Energieverbrauchs und der starken Klimaschutzschädlichkeit des Luftverkehrs eine besonders schädliche Steuervergünstigung darstellt und abgeschafft werden sollte. Konkrete Schritte und Zeitpläne wurden jedoch noch nicht eingeleitet. Neben den ökologischen und verkehrspolitischen Vorteilen hätte eine Abschaffung der Steuerbefreiung des Kerosins auch bedeutende fiskalische Konsequenzen. Die potentiellen Mehreinnahmen bei Besteuerung des Kerosin mit dem Mineralölsteuersatz für bleifreies Benzin betragen weit über 7 Mrd. DM.

Die an verschiedenen Stellen zu findenden Angaben der Bundesregierung zu den Steuerausfällen durch die Steuerbefreiung von Kerosin liegen weit unterhalb dieser Größenordnung und weichen zudem untereinander erheblich voneinander ab:

	14. Subventionsbericht (Drucksache 2/5580, 8/93) S. 200	15. Subventionsbericht (Drucksache 3/2230, 9/95) S. 188	Kleine Anfrage (Drucksache 3/2156)	Schriftliche Frage Nr. 34 Nov. 1995 Drucksache 3/3094)
1991	190 Mio. DM			
1992	250 Mio. DM			
1993	250 Mio. DM	300 Mio. DM	254 Mio. DM	300 Mio. DM
1994	250 Mio. DM	420 Mio. DM	310 Mio. l Inlands- verbrauch, also 303,8 Mio. DM -- Frage Nr. 4)	360 Mio. DM (Subv.ber. soll nachträglich berichtigt werden)
1995		500 Mio. DM		
1996		500 Mio. DM		

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 13. Juni 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Zu den verschiedenen Angaben in einer Schriftlichen Frage des Abgeordneten Rainer Steenblock gefragt, schreibt die Bundesregierung (Antwort zu Frage Nr. 34 in Drucksache 13/3094):

„Die Steuermindereinnahmen im Bereich der inländischen gewerblichen Luftfahrt belaufen sich – wie im 15. Subventionsbericht dargestellt – für 1993 auf 300 Mio. DM. Die Differenz von rd. 50 Mio. DM zur Angabe in der Kleinen Anfrage beruht darauf, daß irrtümlich bei der Berechnung der Steuermindereinnahmen ein Zuschlag für den innerdeutschen Anteil grenzüberschreitender Flüge unberücksichtigt geblieben ist.“

1. a) Welches Konzept liegt den Berechnungen der Bundesregierung im Subventionsbericht zugrunde?

Trifft es zu, daß der Mineralölverbrauch für Inlandsflüge und das auf inländischem Gebiet verbrauchte Kerosin für Fernflüge zusammengerechnet werden?

Die Angaben im Subventionsbericht beruhen auf den von den Verteilern oder Verwendern von Luftfahrtbetriebsstoffen angemeldeten Verbrauchsmengen und Schätzungen für Verbrauchszeiträume, für die Anmeldungen noch nicht vorliegen. Es werden nur die Steuermindereinnahmen ausgewiesen, die sich auf den inländischen gewerblichen Luftverkehr beziehen. Die entsprechenden Verbrauchsmengen werden durch eine Abfrage bei den deutschen Luftfahrtunternehmen ermittelt. Zusätzlich wird ein Zuschlag von 20 % für den innerdeutschen Anteil grenzüberschreitender Flüge berücksichtigt.

- b) Mit welcher Begründung verfolgt die Bundesregierung dieses „Inlandskonzept“?
- c) Aus welchem Grund verzichtet die Bundesregierung darauf, den Mineralölverbrauch für Flugleistungen der inländischen Bevölkerung auch über nicht-deutschem Gebiet zu berücksichtigen?

Das „Inlandskonzept“ beruht in erster Linie auf steuersystematischen Erwägungen. Soweit im Steuergebiet bezogene Luftfahrtbetriebsstoffe außerhalb des Steuergebiets verbraucht werden, kann im engeren steuerterminologischen Sinn nicht von Steuermindereinnahmen gesprochen werden. Verbrauchsteuern sollen nach der herrschenden Steuersystematik den Verbrauch durch Inländer und Ausländer im Steuergebiet belasten.

2. a) In welchem Zeitrahmen ist eine Abschaffung der Steuerbefreiung des Kerosins möglich?

Für welchen Zeitplan setzt sich die Bundesregierung ein, welche Schritte hat sie bisher unternommen, und welche Schritte plant sie in Zukunft zu unternehmen?

Die Bundesregierung hat im Rahmen des steuerlichen Subventionsabbaubeschlusses vom 10. Juli 1991 beschlossen, die in der Befreiung der gewerblichen Luftfahrt von der Mineralölsteuer liegende Begünstigung abzubauen, da sie aus wettbewerblichen Gründen eine steuerliche Gleichstellung aller Verkehrsträger anstrebt. Dies war jedoch im Rahmen der EU-Steuerharmonisierung 1992 nicht durchsetzbar. Gemäß Artikel 58 Abs. 1 der Richtlinie 92/81/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Harmonisierung

der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle sind „Mineralöllieferungen zur Verwendung als Kraftstoff für die Luftfahrt mit Ausnahme der privaten, nichtgewerblichen Luftfahrt“ nach wie vor obligatorisch von der Mineralölsteuer befreit. Im Hinblick auf den innerhalb der Luftfahrt bestehenden Wettbewerb könnte die Aufhebung der Steuerbefreiung nur EU-weit erfolgen.

Im Rahmen der EU-Steuerharmonisierung konnte jedoch mit Artikel 8 Abs. 7 der o. g. Richtlinie eine Regelung erreicht werden, nach der der Befreiungstatbestand bis Ende 1997 erneut auf den Prüfstand zu stellen ist. Eine unter deutscher EU-Präsidentschaft verabschiedete Entschließung des Umweltrates vom 15./16. Dezember 1994 hat in diesem Zusammenhang erklärt: „Der Rat ist der Ansicht, daß die Befreiung der gewerblichen Luftfahrt von indirekten Steuern nicht mit dem Umweltschutz begründet werden kann. Er ersucht die Kommission, dies bei den von ihr gemäß Artikel 8 Abs. 7 der Richtlinie Nr. 92/81/EWG des Rates vorzulegenden Bericht zu berücksichtigen und dem internationalen Kontext sowie der wirtschaftlichen Lage des Luftverkehrs Rechnung zu tragen.“ Nicht zuletzt aufgrund weiterer deutscher Initiativen hat die Kommission inzwischen angekündigt, die Behandlung dieser Frage vorzuziehen und sie bereits in Verbindung mit dem bis Ende 1996 turnusgemäß fälligen 2. Verbrauchsteuerbericht nach Einführung des Binnenmarktes zu thematisieren. Die Bundesregierung wird sich bei den Beratungen des Berichts erneut für die Abschaffung der Steuerbefreiung einsetzen.

Eine weitere, über den europäischen Bereich hinausreichende Schwierigkeit bei der Aufhebung der Steuerbefreiung besteht darin, daß die derzeitigen Regelungen des Chicagoer Abkommens über die zivile Luftfahrt eine Besteuerungs- und Abgabenfreiheit für Kraftstoffe und Öle im grenzüberschreitenden Verkehr vorsehen. Darüber hinaus bestehen etwa 120 bilaterale Luftverkehrsabkommen, die Gleiches vorsehen und nicht einseitig geändert, sondern nur bilateral neu verhandelt oder gekündigt werden können.

Die Bundesregierung hat gegenüber der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bereits zum Ausdruck gebracht, daß sie sich für eine Abschaffung der Steuerbefreiung für Luftfahrtbetriebsstoffe einsetzt. Der Rat der ICAO und die Europäische Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) haben dagegen in mehreren Resolutionen wiederholt ausdrücklich bekräftigt, daß jegliche Betriebs- und Verbrauchsstoffe im internationalen Luftverkehr von nationalen Zöllen, Steuern und Abgaben befreit bleiben müssen. Damit ist derzeit leider nicht erkennbar, daß auf internationaler Ebene eine Mehrheit für eine Aufhebung der Befreiung der gewerblichen Luftfahrt von der Mineralölsteuer zu finden sein wird.

- b) Für welche Mindeststeuersätze auf Kerosin wird sich die Bundesregierung einsetzen?
- c) Welchen Mineralölsteuersatz auf Kerosin und ggf. welche Übergangsfristen plant die Bundesregierung, in Deutschland anzuwenden?

Einige Mitgliedstaaten (z.B. Dänemark, die Niederlande, Österreich und Schweden) haben Sympathien für die deutsche Haltung zur Abschaffung der Steuerbefreiung für Luftfahrtbetriebsstoffe signalisiert. Da eine solche Maßnahme aber im EU-Ministerrat einstimmig beschlossen werden müßte, sind derzeit Aussagen in bezug auf die evtl. Höhe von Mineralölsteuersätzen auf Luftfahrtbetriebsstoffe nicht möglich.

3. a) Welche Alternativen gibt es zur Aufteilung der Steuereinnahmen auf die einzelnen Länder, wenn es zu einer internationalen Besteuerung des Kerosins käme?

Nach Auffassung der Bundesregierung hängen die denkbaren Alternativen zur Aufteilung der Steuereinnahmen auf die einzelnen Länder entscheidend von der künftigen, nicht vorhersehbaren internationalen Besteuerungssituation ab. (Welche Staaten/Staatengruppen entscheiden sich für eine Besteuerung von Luftfahrtbetriebsstoffen? Wie wird besteuert? Mit einem global einheitlichen Steuersatz oder mit unterschiedlichen Steuersätzen?)

- b) Welche Alternative ist nach Auffassung der Bundesregierung aus welchen Gründen vorzuziehen?

Im Hinblick auf die Praktikabilität und Effizienz der Besteuerung wäre die optimale Alternative eine global einheitliche oder angesichts des Wettbewerbs in der internationalen Luftfahrt zumindest annähernd gleich hohe Steuer auf Luftfahrtbetriebsstoffe, die in dem Staat der Betankung erhoben wird, unabhängig davon, in welchem Luftraum der Kraftstoff verbraucht wird. Der Kraftstoff, der während des Fluges nicht verbraucht wird, darf nach dem Chicagoer Luftfahrtabkommen im Ankunftsstaat nicht nochmals mit Abgaben belastet werden.

Die Erwartung einer global einheitlichen oder zumindest der Höhe nach vergleichbaren Steuer ist nach Auffassung der Bundesregierung insbesondere im Hinblick auf viele Staaten außerhalb der EU auf absehbare Zeit jedoch unrealistisch; deshalb wird zunächst als erster Schritt eine EU-Regelung im Sinne der Schlußfolgerungen des Umweltrates [vgl. Antwort zu Frage 2 a)] angestrebt.

- c) Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Positionen der einzelnen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zur Abschaffung der Steuerbefreiung von Kerosin, zu Mindeststeuersätzen und zur Aufteilung der Steuereinnahmen der Besteuerung von Kerosin vor?

Erwartet die Bundesregierung, daß die Aufteilung der Steuereinnahmen ein Konfliktpunkt bei den europäischen und internationalen Verhandlungen über die Abschaffung der Steuerbefreiung sein wird?

Bisher haben sich nur einige Mitgliedstaaten [s.o. Antwort zu Frage 2 b) und c)] zurückhaltend für eine EU-weite Abschaffung

der Steuerbefreiung ausgesprochen. Der Bundesregierung liegen keine umfassenden Erkenntnisse über die Positionen der anderen Mitgliedstaaten zu einer evtl. Besteuerung von Luftfahrtbetriebsstoffen vor. In den meisten Mitgliedstaaten ist nach hiesiger Einschätzung der Entscheidungsprozeß noch nicht aufgenommen worden bzw. dauert an, zumal die EU-Kommission noch keine formellen Vorschläge vorgelegt hat. Ausführliche Diskussionen sind erst im Rahmen der Beratungen über den 2. Verbrauchsteuerbericht zu erwarten.

Im Rahmen der ICAO wurde Anfang 1996 eine Arbeitsgruppe mit dem Auftrag eingesetzt, Möglichkeiten und Auswirkungen einer Kraftstoffbesteuerung in der internationalen Luftfahrt eingehend zu untersuchen und binnen etwa eines Jahres dem ICAO-Rat zu berichten. Die Arbeitsgruppe stellte in einer ersten Bestandsaufnahme fest, daß nach gegenwärtigem Kenntnisstand kein auch nur einigermaßen brauchbares Modell für internationale/multinationale Steueraufteilungen existiert und daher Auseinandersetzungen (Gefährdung der nationalen Steuersouveränität) bei den europäischen und internationalen Verhandlungen über die Abschaffung der Steuerbefreiung zu erwarten sind.

4. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung darüber, welcher Anteil der deutschen Fluggäste einen nicht-deutschen Flughafen anfliegt oder -fährt, um von dort aus Fernflüge zu starten, und wie hoch die Passagierkilometer der deutschen Bevölkerung sind, aufgeschlüsselt nach Inlands- und Auslandsflügen sowie Geschäfts- und privatem Verkehr?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse darüber vor, welcher Anteil deutscher Flugreisender von nicht-deutschen Flughäfen zu Fernflügen startet. Das Statistische Bundesamt erfaßt nur den Verkehr von und nach deutschen Flughäfen.

Nach einer vom Umweltbundesamt 1996 veröffentlichten Studie des Instituts für Energie- und Umweltforschung (IFEU) betrugen die Anteile der Personenkilometer deutscher Reisender für den jeweiligen Verkehrszweck im Jahre 1993:

Geschäftsreisen	40,5 Milliarden Personenkilometer,
Tourismus	100,7 Milliarden Personenkilometer,
sonstige Privatreisen	4,2 Milliarden Personenkilometer.

5. Mit welcher Begründung wird, falls die Bundesregierung der Auffassung ist, daß im Falle der internationalen Kerosin-Besteuerung die Einnahmen der auf deutschem Boden betankten Flugzeuge dem deutschen Bundeshaushalt zufließen, im Subventionsbericht ein anderes Konzept verfolgt?

Wann und in welcher Form gedenkt die Bundesregierung, die Angaben zu den Steuerausfällen durch die Steuerbefreiung von Kerosin den Subventionsbericht in Zukunft zu korrigieren?

Der Subventionsbericht der Bundesregierung informiert gemäß § 12 des Stabilitäts- und Wachstumsgesetzes (StWG) über die Entwicklung der Finanzhilfen und Steuervergünstigungen (Geldleistungen des Bundes an Stellen außerhalb der Bundesverwaltung). Die Bun-

desregierung sieht insoweit keinen Zusammenhang zu dem in der Antwort zu Frage 3 b) angesprochenen Modell einer wünschenswerten möglichst global einheitlichen Steuer auf Luftfahrtbetriebsstoffe, die von dem Staat, in dem die Betankung erfolgt, vereinnahmt wird. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Die Bundesregierung sieht unter den gegebenen Umständen keinen Anlaß, das den Angaben im Subventionsbericht zu den Steuermindereinnahmen für Luftfahrtbetriebsstoffe zugrundeliegende Berechnungskonzept zu ändern.

6. Wie groß ist nach Einschätzung der Bundesregierung in der Luftfahrt die Gefahr eines „Tank-Tourismus“ ins benachbarte Ausland?
Dürfen bzw. können Flugzeuge im Hinblick auf technische und Sicherheitsaspekte auf deutschen Flughäfen landen, wenn sie noch erhebliche Mengen Kerosin an Bord haben?
Welche Mengen Kerosin werden nach Erkenntnissen der Bundesregierung in der Praxis – evtl. entgegen gesetzlichen Bestimmungen – vor der Landung in der Luft abgelassen?

Ein mit Energiemehrverbrauch und zusätzlichen Umweltbelastungen verbundener „Tank-Tourismus“ im Sinne eines gezielten Tankens in Ländern mit Mineralölsteuerfreiheit oder niedrigem Steuersatz für Luftfahrtbetriebsstoffe ist prinzipiell möglich und wäre bei einer international nicht harmonisierten, ausschließlich nationalen Besteuerung verstärkt zu erwarten. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, daß der „Tank-Tourismus“ in Form reiner Betankungsflüge ins Ausland durch flugbetriebliche Notwendigkeiten und sonstige wirtschaftliche Erwägungen im Umfang begrenzt würde.

Flugzeuge haben bei der Landung höchste mechanische Belastungen auszuhalten. Daher ist das zulässige Landegewicht immer geringer als das maximale Startgewicht. Am Zielflughafen haben Flugzeuge normalerweise soviel Treibstoff verbraucht, daß sie das zulässige Landegewicht nicht überschreiten. In der Regel wird nur soviel Kraftstoff getankt, wie zum Erreichen des Zielflughafens unter Berücksichtigung eines Ausweichflughafens und einer betrieblichen Sicherheitsreserve notwendig ist. Die Beförderung nicht benötigten Kraftstoffs verursacht einen zusätzlichen Kraftstoffverbrauch und wird deshalb auch aus Kosten- und Umweltgesichtspunkten vermieden.

Ein Ablassen von Kraftstoff ist aus den vorstehend genannten Gründen nicht notwendig und bei Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen aus technischen Gründen gar nicht möglich. Das Ablassen von Kraftstoff ist kostenintensiv und geschieht zur Erreichung des zulässigen Landegewichts nur in besonderen Ausnahmefällen, wie beispielsweise dem vorzeitigen Abbruch eines Langstreckenflugs wegen technischer Schwierigkeiten o. ä. Die Bundesregierung wird über die Tatsache des Ablassens von Kerosin in der Luft unterrichtet; jedoch liegen ihr nicht in jedem Falle Angaben über die Mengen des abgelassenen Kraftstoffes vor.

7. a) Wie hoch waren die un versteuerten Mengen an Luftfahrtbetriebsstoffen in den Jahren 1994 und 1995, und welche Verbrauchsmengen erwartet die Bundesregierung für die Jahre 1996 bis 2000?
(Bitte die Angaben nach gewerblicher und nicht-gewerblicher Luftfahrt aufschlüsseln.)

Die un versteuerte Menge an Luftfahrtbetriebsstoffen betrug in den Jahren 1994 und 1995 jeweils etwa 6,9 Millionen m³. Die nichtgewerbliche Luftfahrt bezieht nur versteuerte Betriebsstoffe. Die Menge betrug 66 119 m³ in 1994 und 67 374 m³ in 1995.

Nach einer Prognose der Mineralölwirtschaft wird die Verbrauchsmenge un versteuerter Betriebsstoffe bis zum Jahre 2000 um jährlich etwa 120 000 m³ auf 7,5 Millionen m³ ansteigen.

- b) Welchen Preis zahlen die Fluggesellschaften pro Liter Kerosin in den Jahren 1980 bis 1996 durchschnittlich?

Die Fluggesellschaften zahlten im Zeitraum 1980 bis 1996 durchschnittlich 0,45 DM/Liter Kerosin.

- c) Welcher Faktor ist für die Umrechnung von Tonnen in Liter bei Kerosin anzuwenden, und wie hoch sind die CO₂-Emissionen und der Energiegehalt in Gigajoule pro Liter Kerosin?

Der Umrechnungsfaktor Tonnen/Liter ergibt sich aus der durchschnittlichen Dichte von Kerosin. Diese beträgt 0,811 kg/Liter.

Bei der Verbrennung eines Liters Kerosin entstehen rd. 2,56 kg CO₂-Emissionen. Der Energiegehalt pro Liter Kerosin beträgt rd. 0,035 Gigajoule.

8. a) Wie hoch werden Luftfahrtbetriebsstoffe für den privaten Luftverkehr z.Z. besteuert, und wie haben sich die Steuersätze in den Jahren seit 1980 entwickelt?

Luftfahrtbetriebsstoffe für den privaten Luftverkehr werden z. Z. wie folgt besteuert: Flugbenzin: 1,08 DM/Liter (wie verbleites Benzin); Kerosin: 0,98 DM/Liter (wie bleifreies Benzin).

Der Steuersatz für Flugbenzin und Kerosin entsprach bis zur Einführung der Steuerspreizung im Jahre 1985 dem für verbleites Benzin. Seit 1985 wird Kerosin wie bleifreies Benzin besteuert. Die Belastung mit Mineralölsteuer hat sich danach seit 1980 wie folgt entwickelt:

Flugbenzin:	von 0,44 DM/Liter auf 1,08 DM/Liter (+ 145 %)
Kerosin:	von 0,44 DM/Liter auf 0,98 DM/Liter (+ 123 %)

- b) Plant die Bundesregierung die Anhebung der Steuersätze?

Nein.

- c) Gibt es im Bereich des privaten Luftverkehrs Mindeststeuersätze in der Europäischen Union?

Der in der Richtlinie 92/82/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 festgelegte Mindeststeuersatz für Flugbenzin beträgt 337 ECU (634 DM)/1 000 Liter, der für Kerosin 245 ECU (461 DM)/1 000 Liter.

- d) Wie wird sichergestellt, daß eigentlich privater Luftverkehr nicht das steuerbefreite Kerosin tankt?
Wie hoch werden Betrug und Steuerausfälle geschätzt?

Die Berechtigung zum Bezug unsteuerter Luftfahrtbetriebsstoffe muß gegenüber dem Lieferanten durch einen Erlaubnischein, der vom zuständigen Hauptzollamt nach Prüfung der gesetzlichen Voraussetzungen erteilt wird, nachgewiesen werden. Die Lieferanten unterliegen der Steueraufsicht. Werden Luftfahrzeuge privat und gewerblich genutzt, ist nur der Bezug versteuerter Betriebsstoffe möglich. Für versteuert bezogene Betriebsstoffe, die teilweise für begünstigte Zwecke verwendet werden, kann die Mineralölsteuer nachträglich auf Antrag und nach Prüfung durch die Finanzverwaltung vergütet werden. Die Gefahr von Steuerausfällen durch Betrug wird daher als gering eingeschätzt.

9. a) Welche weiteren Steuervergünstigungen bestehen für den Flugverkehr etwa im Rahmen der Umsatz-, Einkommen-, Vermögen- und der Grundsteuer?

Das Umsatzsteuergesetz (UStG) befreit bestimmte Lieferungen und sonstige Leistungen für die internationale Luftfahrt von der Umsatzsteuer (§ 4 Nr. 2 i. V. m. § 8 Abs. 2 UStG). Von der Steuerbefreiung sind nur Lieferungen und sonstige Leistungen an Unternehmer erfaßt, die Beförderungsleistungen im internationalen Luftverkehr erbringen. Daher fallen Umsätze an Besitzer von Privat- oder Sportflugzeugen nicht unter die Steuerbefreiung. Außerdem sind Leistungen an Luftfahrtunternehmen, die überwiegend Binnenluftverkehr betreiben, nicht befreit.

Darüber hinaus kann nach § 26 Abs. 3 UStG die Umsatzsteuer für grenzüberschreitende Beförderungen von Personen im Luftverkehr unter bestimmten Voraussetzungen – z. B. Gegenseitigkeit bei ausländischen Unternehmen – erlassen werden.

Bei der Einkommensteuer können u. a. für Flugzeuge, die zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen oder Sachen im internationalen Luftverkehr oder zur Verwendung zu sonstigen gewerblichen Zwecken im Ausland bestimmt und in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen sind, Sonderabschreibungen nach § 82 f der Einkommensteuer-Durchführungsverordnung von bis zu 30 % der Anschaffungskosten im Jahr der Anschaffung und in den folgenden vier Jahren in Anspruch genommen werden.

Bei der Vermögensteuer bestehen für inländische Luftfahrtunternehmen keine besonderen Steuervergünstigungen. Für das inländische Betriebsvermögen beschränkt steuerpflichtiger ausländischer Luftfahrtunternehmen besteht unter den Voraussetzungen der Gegenseitigkeit Vermögensteuerfreiheit (§ 2 Abs. 3 VStG).

Bei der Grundsteuer sind – wie bei allen dem öffentlichen Verkehr vorbehaltenen Grundstücken – auf Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen alle Flächen befreit, die unmittelbar zur Gewährleistung eines ordnungsgemäßen Flugbetriebes notwendig sind und von Hochbauten und sonstigen Luftfahrthindernissen freigehalten werden müssen, die Grundflächen der Bauwerke und Einrichtungen, die unmittelbar diesem Betrieb dienen, sowie die Grundflächen ortsfester Flugsicherungsanlagen einschließlich der Flächen, die für einen einwandfreien Betrieb dieser Anlagen erforderlich sind (§ 4 Nr. 3 Buchstabe b GrStG).

b) Aus welchen Gründen bestehen die jeweiligen Regelungen?

Bei der Umsatzsteuer beruht die Steuerbefreiung nach § 4 Nr. 2 UStG auf geltendem EU-Recht, zu dessen Umsetzung die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet ist. Zweck der Steuerbefreiung ist nicht die Förderung der Luftfahrt, sondern die Vereinfachung der Umsatzbesteuerung. Die Steuerbefreiung dient daher vor allem dazu, die laufende Erstattung hoher Vorsteuerbeträge zu vermeiden.

Die Regelung in § 26 Abs. 3 UStG ist aus Wettbewerbsgründen erforderlich, weil auch alle anderen EU-Mitgliedstaaten entsprechende Maßnahmen getroffen haben. Auch sie entspricht geltendem EU-Recht.

Die einkommensteuerrechtliche Sonderabschreibungsmöglichkeit soll die deutschen Luftverkehrsunternehmen im internationalen Wettbewerb stärken [siehe Antwort zu Frage 9 e)].

Bei der Vermögensteuer wird durch die Befreiung des inländischen Betriebsvermögens der beschränkt steuerpflichtigen Luftfahrtunternehmen erreicht, daß den deutschen Luftfahrtunternehmen für ihr ausländisches Betriebsvermögen eine entsprechende Vermögensteuerbefreiung gewährt wird (Gegenseitigkeitsprinzip).

Die Befreiung bei der Grundsteuer folgt dem allgemeinen Grundsatz, daß Grundstücke von der Steuer befreit sein sollen, die dem öffentlichen Verkehr vorbehalten sind und daher für andere Zwecke nicht oder nur mit erheblichen Beschränkungen benutzt werden können.

c) Wie hoch sind die Steuermindereinnahmen bei den einzelnen Regelungen?

Die mit den Steuervergünstigungen verbundenen Steuerminder-einnahmen sind bei der Vermögensteuer und Grundsteuer wegen besonderer Schwierigkeiten bei der Schätzung nicht bezifferbar. Vergleichbare Regelungen gelten hier im übrigen auch für andere Verkehrsbereiche.

Bei der Einkommensteuer betragen die Steuermindereinnahmen durch Sonderabschreibungen für Handelsschiffe, Schiffe der Seefischerei und für Luftfahrzeuge im internationalen Verkehr 35 Mio. DM. Angaben, in welchem Maße die Sonderabschreibung für Luftfahrzeuge in Anspruch genommen werden, liegen hier nicht vor. Daher ist eine Schätzung der auf Luftfahrzeuge entfallenden Steuermindereinnahmen nicht möglich. Diese dürften aber wegen der sechsjährigen Bindungsfrist als gering anzusehen sein.

- d) Warum sind diese Steuervergünstigungen im Subventionsbericht der Bundesregierung nicht ausgewiesen?

Die Steuervergünstigung bei der Einkommensteuer ist im Subventionsbericht der Höhe nach ausgewiesen (Anlage 2 des Subventionsberichts). Die Steuervergünstigungen bei der Vermögensteuer und Grundsteuer sind dem Grunde nach ausgewiesen (Anlage 3 des Subventionsberichts). Zur Berücksichtigung der Vergünstigungen bei der Umsatzsteuer im Subventionsbericht gelten die Ausführungen in der Antwort zu Frage 1 b) entsprechend.

- e) Plant die Bundesregierung eine Abschaffung/Reform dieser Steuervergünstigungen?
Wenn ja, wann und in welcher Form?
Wenn nein, warum nicht?

Die Verlängerung der einkommensteuerrechtlichen Sonderabschreibungen durch das Standortsicherungsgesetz vom 13. September 1993 (BGBl. I S. 1569) über den 31. Dezember 1994 hinaus um fünf Jahre bis Ende 1999 ist von der EU-Kommission nicht genehmigt worden. Sie hat entschieden, daß die Verlängerung eine mit dem gemeinsamen Markt unvereinbare staatliche Beihilfe gemäß Artikel 92 des EG-Vertrages und Artikel 361 des EWR-Abkommens darstellt. Die Bundesregierung hat gegen die Entscheidung Klage vor dem Europäischen Gerichtshof erhoben. Unabhängig vom Ausgang des Verfahrens hat die Bundesregierung im Entwurf eines Jahressteuergesetzes 1997 vorgeschlagen, daß die Sonderabschreibung nur noch für Flugzeuge, die vor dem 1. Mai 1996 in Auftrag gegeben worden sind, zugelassen werden sollen.

Zu den Vergünstigungen im Umsatzsteuer-, Vermögensteuer- und Grundsteuerrecht sind Änderungen nicht geplant. Die Gründe für die jeweiligen Regelungen [vgl. Antwort zu Frage 9 b)] bestehen fort. Im Entwurf eines Jahressteuergesetzes 1997 ist die Abschaffung der Vermögensteuer vorgesehen.

10. a) Hält die Bundesregierung Emissionssteuern – z.B. auf Kohlendioxid- und/oder Stickoxidemissionen –, in die auch der Kerosinverbrauch für Inlandflüge einzubeziehen wäre, mit der internationalen Rechtssituation für vereinbar?

Emissionssteuern, in die auch der Kerosinverbrauch einbezogen würde, wären mit dem Recht der EU vereinbar, soweit sie nicht als Steuer zur Umgehung der obligatorischen Mineralölsteuerbefreiung für Luftfahrtbetriebsstoffe zu werten wären. Unabhängig davon unterfielen auch Emissionssteuern auf Kerosin den internationalen Luftfahrtabkommen (ICAO-Verträge, Chicagoer Konvention) und könnten daher von den Vertragsparteien nicht erhoben werden.

- b) Wenn nein, wie ist es nach Einschätzung der Bundesregierung zu erklären, daß in Schweden seit 1989 eine solche Steuer erhoben wird?

Dieser Umstand ist damit zu erklären, daß Schweden das im Jahre 1988 beschlossene Gesetz seit seinem Beitritt zur EU noch nicht aufgehoben hat. Die Europäische Kommission hat die schwedische Regierung inzwischen formell darauf hingewiesen, daß sie die aus dem Gesetz resultierende Steuer für unvereinbar mit der obligatorischen Steuerbefreiungsregelung der Mineralölsteuer-Strukturrichtlinie hält. Die schwedische Regierung hat daraufhin dem Reichstag am 10. April 1996 formell die Abschaffung der Steuer mit Ablauf des Jahres 1996 vorgeschlagen. Die Steuer hat im übrigen nicht die erhoffte Wirkung (Förderung des Schienenfernverkehrs) erbracht.

- c) Welche Vorgaben sind zu beachten, damit eine Einbeziehung des Kerosins in Steuern auf energiebedingte Schadstoffemissionen rechtlich zulässig sind?

Auf die Antwort zu Frage 10 a) wird hingewiesen.

11. a) Ist es rechtlich zulässig, in den Landegebühren Lärm- und Schadstoffemissionen zusätzlich zu berücksichtigen?
- b) Wäre es nach Einschätzung der Bundesregierung praktikabel, solche „Öko-Landegebühren“ von einigen zentralen Parametern des Kerosinverbrauchs (Fluglänge, Verbrauch des Luftfahrzeugs, gewichtete Durchschnittshöhe des Fluges) abhängig zu machen?
- c) Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit, vorübergehend (bis zu einer europäischen oder internationalen Lösung bei der Kerosinbesteuerung) über die Landegebühren eine gewisse Kostenanlastung und Wettbewerbsgleichheit gegenüber Straße und Schiene herzustellen?
- d) Welche Institution hätte diese Öko-Landegebühren zu erheben, und wie könnte die Bundesregierung diese durchsetzen?

Landegebühren werden in Deutschland nach Genehmigung der zuständigen Landesbehörden von den Flughafenunternehmern

erhoben. Die Bundesregierung hat hier keine Regelungskompetenz.

Zulässig ist in Landegebühren die Berücksichtigung von Kosten aus Aufwendungen, die dem Flughafenunternehmer aus Maßnahmen zur Bekämpfung/Minderung der unmittelbaren Folgen von Lärm- und ggf. Schadstoffemissionen entstehen. Dies geschieht hinsichtlich der Lärmkosten bereits durch eine weitgehende Lärmdifferenzierung der Landegebühren auf den Verkehrsflughäfen (nach ICAO-Lärmzertifizierung und nach der vom Bundesministerium für Verkehr empfohlenen Bonusliste mit Spannen von bis zu 400 %). Dies hat mit dazu geführt, daß der Anteil der lärmarmen sog. Kapitel-3-Flugzeuge auf deutschen Verkehrsflughäfen bei über 80 % und teilweise darüber liegt. Auch die Schadstoffemissionen sollen in die Prüfung von Gebührentatbeständen einbezogen werden. Es sollen aufkommensneutrale Regelungen untersucht werden, die schadstoffarme Flugzeuge begünstigen und stärker emittierende belasten.