

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Daniela Wagner, Stefan Schmidt, Dr. Danyal Bayaz, Lisa Paus, Markus Tressel, Lisa Badum, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Subventionsabbau bei internationalen Flügen**

Anders als die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Bahn- und Busverkehr ist in Deutschland der internationale Luftverkehr auf Basis des § 26 Absatz 3 des Umsatzsteuergesetzes (UStG) von der Umsatzsteuer befreit.

Die Besteuerung der inländischen Streckenanteile internationaler Flüge ist nach Auffassung der Fragesteller grundsätzlich rechtlich zulässig. Das gilt für Flüge von einem ausländischen Flughafen zu einem Flughafen im Inland, von einem Flughafen im Inland zu einem ausländischen Flughafen sowie für Flüge über deutsches Territorium mit Start und Ziel im Ausland.

Es gibt keine völkerrechtlich verbindlichen Regelungen, die einer Besteuerung der inländischen Streckenanteile entgegenstehen (Bundestagsdrucksache 15/398, Antwort zu Frage 4).

Durch die Steuerbefreiung internationaler Flüge wird nach Ansicht der Fragesteller der Wettbewerb gegenüber den anderen, weniger klimaschädlichen Verkehrsträgern, insbesondere der Bahn, verzerrt. Die Subventionierung des klimaschädlichsten Verkehrsträgers, des Luftverkehrs, durch eine solche Umsatzsteuerbefreiung ist angesichts des Ziels, den Ausstoß von Treibhausgasen im Verkehrssektor bis 2030 gegenüber 1990 um 40 Prozent bis 42 Prozent zu reduzieren, nach Ansicht der Fragesteller nicht länger zu rechtfertigen. Der Verzicht auf die umsatzsteuerliche Begünstigung internationaler Flüge würde dazu beitragen, die Wettbewerbsverzerrung insbesondere gegenüber der Bahn abzubauen und Spielraum für eine bessere finanzielle Ausstattung der Deutschen Bahn zu schaffen.

In den zurückliegenden Jahren wurde die Bundesregierung mehrfach gefragt, welche Steuermehreinnahmen im Falle der Aufhebung des § 26 Absatz 3 UStG zu erwarten wären. Die jeweiligen Schätzungen lagen in den Antworten der Bundesregierung weit auseinander. Auf Bundestagsdrucksache 15/398 aus dem Jahr 2003 wurden bei dem damaligen Regelsteuersatz von 16 Prozent 500 Mio. Euro zusätzliche Steuereinnahmen pro Jahr erwartet. Auf Bundestagsdrucksache 17/10724 aus dem Jahr 2012 wurden trotz Zunahme des Luftverkehrs und erhöhtem Regelsteuersatz von 19 Prozent jährlich nur noch 80 Mio. Euro zusätzliche Steuereinnahmen erwartet. Die Differenz lässt sich nach Auffassung der Fragesteller kaum allein damit erklären, dass auf Bundestagsdrucksache 17/10724 der Vorsteuerabzug von Geschäftsreisenden bereits von der Gesamtsumme der Steuereinnahmen abgezogen worden ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich die Anzahl der internationalen Flüge mit Streckenanteil über deutschem Territorium nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren entwickelt?
2. Wie hat sich die Anzahl der Flugreisenden bei internationalen Flügen mit Streckenanteil über deutschem Territorium nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren entwickelt?
3. Wie hat sich der Anteil der Geschäftsreisenden an allen Flugreisenden bei internationalen Flügen mit Streckenanteil über deutschem Territorium nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren entwickelt?
4. Wurde bei der Antwort zu Frage 20 auf Bundestagsdrucksache 17/10724 berücksichtigt, dass zum Vorsteuerabzug grundsätzlich nur im Inland ansässige Unternehmen bzw. inländische Betriebsstätten ausländischer Unternehmen berechtigt sind (§ 15 des Umsatzsteuergesetzes)?
5. Wurde bei der Antwort zu Frage 20 auf Bundestagsdrucksache 17/10724 berücksichtigt, dass alle anderen Unternehmen (vgl. Frage 4) gegenüber dem deutschen Fiskus grundsätzlich nur einen Vorsteuererstattungsanspruch haben, der separat beantragt werden muss (§ 59 der Umsatzsteuer-Durchführungsverordnung)?
6. In welchem Umfang wird der Vorsteuererstattungsanspruch von ausländischen Unternehmen nach Einschätzung der Bundesregierung in der Regel tatsächlich in Anspruch genommen (bitte in absoluten Zahlen und prozentual angeben)?
7. Wie hat sich der Anteil der vorsteuerabzugsberechtigten Geschäftsreisenden an allen Flugreisenden bei internationalen Flügen mit Streckenanteil über deutschem Territorium nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren entwickelt?
8. Trifft es zu, dass Luftverkehrsunternehmen Aufzeichnungspflichten bezüglich des Erlasses der Umsatzsteuer für grenzüberschreitende Beförderung von Personen im Luftverkehr haben?
  - a) Falls nein, warum nicht?
  - b) Falls ja, wo sind diese Aufzeichnungspflichten geregelt?
  - c) Wer ist ggf. zur Aufzeichnung welcher Steuererlasse verpflichtet?
  - d) Werden diese Aufzeichnungspflichten ggf. erfüllt?
  - e) Werden diese Aufzeichnungspflichten ggf. kontrolliert, und falls ja, von wem, und in welchem Turnus?
9. Wie hoch wären nach Einschätzung der Bundesregierung die Steuereinnahmen aus internationalen Flügen mit Streckenanteil über deutschem Territorium bei Aufhebung der entsprechenden Regelung in § 26 Absatz 3 des Umsatzsteuergesetzes insgesamt pro Jahr bei dem gegenwärtigen Flugaufkommen (bitte in absoluten Zahlen und zusätzlich relativ zu den Gesamteinnahmen aus der Umsatzsteuer angeben)?
10. Wie hoch wären nach Einschätzung der Bundesregierung die Steuereinnahmen aus internationalen Flügen mit Streckenanteil über deutschem Territorium bei Aufhebung der entsprechenden Regelung in § 26 Absatz 3 des Umsatzsteuergesetzes unter Berücksichtigung des Vorsteuerabzugs (bitte in absoluten Zahlen und zusätzlich relativ zu den Gesamteinnahmen aus der Umsatzsteuer angeben)?

11. Stimmt die Bundesregierung der Klassifizierung der Umsatzsteuerbefreiung internationaler Flüge als „umweltschädliche Subvention“ durch das Umweltbundesamt zu (vgl. [www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba\\_fachbroschuere\\_umweltschaedliche-subventionen\\_bf.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_fachbroschuere_umweltschaedliche-subventionen_bf.pdf)), und wenn nein, warum nicht?
12. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die Befreiung des innerdeutschen Streckenanteils internationaler Flüge von der Umsatzsteuer den Wettbewerb gegenüber anderen, weniger klimaschädlichen Verkehrsträgern, insbesondere der Bahn, verzerrt, und falls nein, warum nicht?
13. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die Subventionierung des Luftverkehrs als aus Sicht der Fragesteller klimaschädlichstem Verkehrsträger durch eine solche Umsatzsteuerbefreiung mit dem erklärten Ziel der Bundesregierung, den Ausstoß von Treibhausgasen im Verkehrssektor bis 2030 gegenüber 1990 um 40 Prozent bis 42 Prozent zu reduzieren, vereinbar ist, und falls ja, mit welcher Begründung?
14. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die Subventionierung des Luftverkehrs als aus Sicht der Fragesteller klimaschädlichstem Verkehrsträger durch eine solche Mehrwertsteuerbefreiung mit dem zuletzt im Maßnahmenpaket des Fluggipfels vom 5. Oktober 2018 erneut bekräftigten Ziel der Bundesregierung, Kurzstreckenflüge auf die Bahn zu verlagern, dienlich ist, und falls ja, mit welcher Begründung?
15. Plant die Bundesregierung, den inländischen Streckenanteil internationaler Flüge zu besteuern, und wenn nein, warum nicht, und wenn ja, mit welchem Steuersatz, und ab wann?
16. Wird die Bundesregierung die Vorschläge Belgiens und der Niederlande für eine EU-weite Besteuerung des Luftverkehrs (Rat der Europäischen Union, Dokumente Nummer 6098/19 und 6636/19) auf EU-Ebene aktiv unterstützen, wenn nein, warum nicht, und wenn ja, mit welchen konkreten Vorschlägen und Initiativen?
17. Wird die Bundesregierung auf die anderen Mitgliedstaaten der EU zugehen, um EU-weit eine Mehrwertbesteuerung der Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Luftverkehr zu erreichen, und wenn nein, warum nicht, und wenn ja, wann, und durch welche konkreten Initiativen?

Berlin, den 9. April 2019

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

