

## **Antrag**

**der Abgeordneten Stefan Schmidt, Daniela Wagner, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, Dr. Danyal Bayaz, Lisa Paus, Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn, Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Oliver Krischer, Lisa Badum, Ekin Deligöz, Katharina Dröge, Dieter Janecek, Beate Müller-Gemmeke, Stefan Gelbhaar, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Dr. Ingrid Nestle, Tabea Rößner, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Umweltfreundliche Mobilität fördern – Luftverkehr gerecht besteuern und Subventionierung beenden**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Flugverkehr ist in Deutschland und in der EU der am schnellsten wachsende Verkehrssektor. Effizienzgewinne durch technische Weiterentwicklungen u. a. beim Treibstoffverbrauch können mit dem Verkehrswachstum nicht Schritt halten. Neben dem Fluglärm nehmen der Schadstoff- und der Klimagasausstoß drastisch zu. Während andere Sektoren in Europa ihren Treibhausgasausstoß senken konnten, hat seit 2013 der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des innereuropäischen Luftverkehrs um mehr als 26 Prozent zugenommen – mit steigender Tendenz. Beim von Deutschland ausgehenden Luftverkehr haben sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen seit 1990 sogar mehr als verdoppelt. Diese Zunahme fällt umso mehr ins Gewicht, als sich die klimaschädliche Wirkung wegen des Fliegens in großer Höhe mindestens verdoppelt. Die Bundesregierung muss dafür Sorge tragen, dass der Luftverkehr zur Erreichung der nationalen und internationalen Klimaschutzziele in die Pflicht genommen wird. Um bis 2050 klimaneutral zu wirtschaften, müssen auch die Emissionen des Luftverkehrs deutlich reduziert und schließlich gegen 0 geführt werden.

Trotz der erheblichen Auswirkungen auf das Klima und der steigenden CO<sub>2</sub>-Emissionen wird derzeit der gewerbliche Luftverkehr in Deutschland und Europa massiv subventioniert. Im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsträgern, die fossile Treibstoffe einsetzen, ist der gewerbliche Luftverkehr von der Energiesteuer befreit. Damit wird Kerosin im innerdeutschen Flugverkehr mit jährlich 580 Mio. Euro subventioniert. Berücksichtigt man auch den Treibstoff für internationale Flüge, betragen die Kerosinsteuersubventionen sogar über 7 Mrd. Euro pro Jahr. Während wir bei internationalen Bus- und Bahnfahrten den deutschen Streckenteil mit dem vollen Umsatzsteuersatz von 19 Prozent belasten, wird der von Deutschland abgehende internationale Flugverkehr bei der Umsatzsteuer jährlich mit weiteren Milliardenbeträgen subventioniert. Hinzu kommt eine massive Subventionierung beim Bau und Betrieb von Flughäfen.

Im Jahr 2016 erwirtschafteten nur acht der 22 internationalen Flughäfen in Deutschland einen Gewinn nach Steuern. Regionalflyghäfen sind fast ausnahmslos defizitär. Die 2011 eingeführte Luftverkehrsteuer kann die Subventionierung des Luftverkehrs kaum kompensieren. Aufgrund wachsender Passagierzahlen und des Abzugs der Ausgaben für EU-Emissionszertifikate führte die Deckelung auf 1 Mrd. Euro dazu, dass die Luftverkehrsteuer in den vergangenen Jahren sogar regelmäßig gesenkt wurde.

Mit solchen Vergünstigungen werden die Kosten für Flugtickets künstlich niedrig gehalten und wird das Wachstum des Luftverkehrs, des mit Abstand klimaschädlichsten Verkehrsträgers, künstlich angeheizt. Zudem werden dem Luftverkehr ungerechtfertigte Wettbewerbsvorteile gegenüber anderen Verkehrsträgern gewährt, insbesondere gegenüber der klimafreundlichen Bahn, die chronisch unterfinanziert ist. Durch die Subventionierung einerseits und fehlende verbindliche Zielvorgaben andererseits fehlt der Luftverkehrsbranche der nötige wirtschaftliche und politische Druck, um Emissionen an der Quelle zu reduzieren.

Gleichzeitig entgehen dem Gemeinwesen durch die wettbewerbsverzerrende und klimaschädliche Subventionspolitik der Bundesregierung Milliardenbeträge, die in die Verkehrswende und den Klimaschutz investiert werden könnten, insbesondere, um den Schienenverkehr auszubauen, aber auch, um die Erforschung alternativer Antriebsformen und die Markteinführung klimaneutraler synthetischer Treibstoffe zu unterstützen.

Damit eine grundlegende Verkehrswende hin zu umweltfreundlicher Mobilität gelingt, müssen die Rahmenbedingungen zugunsten wirksamen Klimaschutzes verändert werden. Kurzstreckenflüge sind besonders ineffizient und belasten Umwelt und Klima im Verhältnis zur erbrachten Verkehrsleistung überproportional stark. Das gilt für alle innerdeutschen Flüge und viele Flugverbindungen ins benachbarte Ausland. Die Bundesregierung steht deshalb in der Verantwortung, die Bahn als Rückgrat der Verkehrswende und umwelt- und klimafreundliche Alternative zu Kurzstreckenflügen durch gezielte Investitionen zu fördern und so auch die notwendigen Voraussetzungen zur Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene zu schaffen. In Deutschland hat die im Dezember 2017 eröffnete Schnellstrecke zwischen Berlin und München eindrucksvoll bewiesen, wie die Bahn das Flugzeug als meist genutztes Verkehrsmittel auf der einst meistgeflogenen Inlandsverbindung ablösen kann. Zugleich ist es jedoch nicht mehr hinnehmbar, dass Reisende durch subventionierte Flugtickets selbst bei gleichen Gesamtreisezeiten dazu verleitet werden, mit dem Flugzeug anstelle der Bahn zu reisen.

Für eine echte Verkehrswende braucht es klimafreundliche Wettbewerbsbedingungen und eine attraktive, leistungsfähige und leise Bahn mit einem modernen, weiter ausgebauten Schienennetz und eng getakteten Verbindungen, die nicht an den Staatsgrenzen Halt machen. Alle Start- und Zielorte innerdeutscher Flugverbindungen und zentrale Zielorte in deutschen Nachbarstaaten sollten zuverlässig, bequem, schnell und zu bezahlbaren Preisen mit der Bahn erreicht werden können. Damit die Bahn auch zu einer echten Alternative für Flüge über größere Entfernungen wird, muss neben den massiven Investitionen in den Neu- und Ausbau des Netzes ein neuer, zeitgemäßer Nachtzugverkehr mit komfortablen Schlafwagen geschaffen werden – national und EU-weit.

Um die Klimaschutzziele zu erreichen und eine reine Verlagerung von Flügen ins benachbarte Ausland zu vermeiden, gilt es zum einen, eine nationale Energiesteuer für Kerosin so auszugestalten, dass sie „Tanktourismus“ ins Ausland vorbeugt (vgl. [www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/2853.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/2853.pdf)).

Zum anderen muss die Bundesregierung auch auf europäischer Ebene tätig werden. Deutschland muss seine europäische Vorreiterrolle bei den Themen Umwelt- und Klimaschutz wieder einnehmen und sich dafür einsetzen, die Subventionierung des Luftverkehrs EU-weit abzubauen. Frankreich, Belgien, die Niederlande, Schweden und Bulgarien haben sich bereits offen für eine EU-weite Besteuerung des Luftverkehrs

gezeigt. Deutschland muss sich der Haltung dieser Staaten anschließen und die Besteuerung maßgeblich vorantreiben.

Angesichts der Klimakrise ist es nicht mehr zu rechtfertigen, dass der Luftverkehr in Deutschland und Europa mit Milliardenbeträgen subventioniert wird. Um den Bundeshaushalt für die Verkehrswende zu stärken und Anreize zum Umstieg auf die Schiene zu schaffen, müssen umweltschädliche und wettbewerbsverzerrende Subventionen im Luftverkehr beendet werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die Energiesteuerbefreiung für Kerosin für den innerdeutschen gewerblichen Flugverkehr stufenweise abzuschaffen und den für Kerosin bereits festgesetzten Steuersatz schrittweise einzuführen, beginnend mit dem in der EU-Energiesteuerrichtlinie festgelegten Mindestsatz von 33 ct/l,
2. sich für eine schrittweise EU-weite Einführung der Energiesteuer für Kerosin einzusetzen, beginnend mit dem in der EU-Energiesteuerrichtlinie festgelegten Mindestsatz von 33 ct/l, damit gewerbliche Flüge zwischen allen EU-Mitgliedstaaten besteuert werden, und sich bis zur Umsetzung einer EU-weiten Kerosinsteuer für bilaterale Abkommen mit anderen EU-Staaten einzusetzen und dabei insbesondere auf die bereitwilligen Staaten zuzugehen,
3. die Umsatzsteuerbefreiung für inländische Streckenabschnitte des internationalen Luftverkehrs zu streichen und sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass alle EU-Staaten den gleichen Mehrwertsteuersatz auf innereuropäische Flüge erheben,
4. solange, bis auf EU-Ebene umfassende Entscheidungen über die Energiesteuer für Kerosin und die Umsatzsteuer getroffen sind, die entgangenen Steuereinnahmen durch Anhebung der Luftverkehrsteuer auszugleichen, indem die Deckelung auf 1 Mrd. Euro und die Koppelung der Steuer an die Ausgaben für CO<sub>2</sub>-Zertifikate im Europäischen Emissionshandel aufgehoben und die Luftverkehrsteuer in einem ersten Schritt verdoppelt wird unter weiterer Ausdifferenzierung der Steuer nach Beförderungsklasse, Klima-, Schadstoff- und Lärmbelastung und indem die bisher von der Steuer ausgenommene Luftfracht sowie der Umsteigeflugverkehr einbezogen werden,
5. hierdurch neu entstehende finanzielle Gestaltungsspielräume im Bundeshaushalt unter anderem zur Förderung und Beschleunigung der Verkehrswende zu nutzen.

Berlin, den 9. September 2019

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

## Begründung

Aufgrund bilateraler Abkommen ist die Kerosinbesteuerung für internationale Flüge rechtlich nicht möglich. Die Europäische Union hat aber mit dem Inkrafttreten der neuen EU-Energiesteuerrichtlinie (2003/96/EG) zum 1. Januar 2004 die Möglichkeit geschaffen, eine Kerosinsteuer zumindest im inländischen Flugverkehr oder auf Basis bilateraler Vereinbarungen bei Flügen zwischen zwei Mitgliedstaaten zu erheben.

Um Kerosin für den inländischen gewerblichen Flugverkehr zu besteuern, muss § 27 Abs. 2 EnergieStG geändert werden. Mit der schrittweisen Einführung des in § 2 Abs. 1 EnergieStG festgesetzten Energiesteuersatzes für Kerosin für den innerdeutschen gewerblichen Luftverkehr wird der gleiche Steuersatz erhoben, der bereits für den privaten Luftverkehr in Deutschland gilt. Mit diesem Steuersatz werden die ungerechtfertigten Wettbewerbsvorteile für den Flugverkehr abgeschafft.

Die Umsatzsteuerbefreiung für inländische Streckenabschnitte des grenzüberschreitenden Luftverkehrs kann beendet werden, indem durch nationale Gesetzgebung § 26 Abs. 3 UStG abgeschafft wird. § 26 Abs. 3 UStG entspricht lediglich einer zulässigen Umsetzung der Kannbestimmung aus Art. 371 i. V. m. Anhang X Teil B Nr. 10 MwStSystRL. Es besteht für Deutschland also keine Pflicht, diese Steuerbefreiung im nationalen Recht zu gewähren.

Die Umsatzsteuer für den grenzüberschreitenden Luftverkehr kann EU-weit einheitlich erhoben werden, indem Anhang X Teil B Nr. 10 MwStSystRL gestrichen wird. Denn die MwStSystRL sieht grundsätzlich keine Befreiungen für Umsätze im grenzüberschreitenden Luftverkehr vor. Dies hätte zur Folge, dass die EU-Staaten nicht mehr berechtigt sind, eine entsprechende Ausnahmeregelung für diese Umsätze auf nationaler Ebene zu erlassen.