

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Eva-Maria Bulling-Schröter, Rolf Kutzmutz  
und der Fraktion der PDS**

### **Bemühungen der Bundesregierung um eine Kerosinsteuer und um eine Emissionsabgabe**

In ihrer Antwort auf die Große Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Perspektiven der Privatisierungspolitik des Bundes“ vom 20. November 2000 in der Bundestagsdrucksache 14/4696 S. 20 hält die Bundesregierung eine Mineralölbesteuerung sämtlicher Verkehrsträger unter dem Gesichtspunkt der steuerlichen Gleichbehandlung sowie der verkehrs- und wettbewerbspolitischen Harmonisierung für notwendig. Obgleich die Bundesregierung feststellt, dass dies im nationalen Alleingang aufgrund von internationalen und vielfältigen bilateralen Verträgen zunächst nicht möglich ist und die Einführung einer Besteuerung der Luftfahrtbetriebsstoffe allein innerhalb der EU durch die Mitgliedstaaten aus wettbewerbspolitischen Gründen abgelehnt worden ist, ist es derzeit EU-politisches Ziel, die Verhandlungen auf ICAO-Ebene (ICAO: Internationale Zivilluftfahrt-Organisation) zur Einführung einer internationalen Kerosinbesteuerung zu verstärken und alternative Instrumente zur Reduktion von Emissionen zu entwickeln.

Verschiedene aktuelle Untersuchungen betonen die erwähnte Problematik einer Kerosinsteuer und favorisieren stattdessen eine Emissionsabgabe. So heißt es in einer jüngeren Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW): „Die Realisierung solcher Maßnahmen (Kerosinsteuer) ist ... schwierig, da der internationale Luftverkehr auf bilateralen Abkommen beruht, die faktisch alle eine Steuerfreiheit vorsehen ... Die Erhebung einer Emissionsabgabe bei jeder Landung könnte dagegen ohne eine Änderung dieser Abkommen erfolgen, wenn sie allgemein eingeführt würde, also keine Nation oder Flugesellschaft benachteiligt wäre. So wird eine emissionsabhängige Landeggebühr in Zürich erhoben. Sie bezieht sich allerdings nur auf die Emissionen in Flughafennähe (LTO-Zyklus) ...“. Die Verfasser kommen bei der Abgleichung unterschiedlicher Modelle zu dem Schluss: „Die Zielvorgabe, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß gegenüber 1995 nicht weiter steigen zu lassen, wird nur mit einer hohen Emissionsabgabe näherungsweise bis 2010 erreicht. Eine hohe Kerosinsteuer ... würde dagegen ... dazu führen, dass im Verkehr mit europäischen Ländern und innerhalb von Europa der Einsatz von Langstreckenmaschinen wirtschaftlich wird, die außerhalb des Einführungsgebiets (in Nahost, Afrika) mit billigem Treibstoff betankt werden (Tankering) ... Im Maßnahmenbündel dominiert die Wirkung der hohen Emissionsabgabe.“ (DIW-Wochenberichte vom 14. September 2000).

Selbst unter diesen Bedingungen einer hohen Emissionsabgabe käme es, so die DIW-Studie, bei der Personenverkehrsleistung im Luftverkehr bis 2010 zu einer Steigerung um weitere 50 Prozent und bis 2020 zu einer Verdopplung,

allerdings, infolge massiver Treibstoffeinsparungen, bei gleich bleibendem CO<sub>2</sub>-Ausstoß.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Bemühungen hat die Bundesregierung innerhalb der EU-Mitgliedstaaten unternommen und welche weiteren Bemühungen strebt sie an, um eine Besteuerung der gewerblichen Luftfahrt seitens der EU in Verhandlungen mit anderen internationalen Wirtschaftsräumen zu erreichen?
2. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit der ICAO unternommen, um auf ICAO-Ebene Partner zu einer Einführung einer umweltpolitisch motivierten Kerosinsteuer zu finden und diese zu Aktivitäten anzuregen?
3. Was hat die ICAO unternommen oder wird sie unternehmen, um u. a. durch die Anstrengungen der Bundesregierung internationale Aktivitäten für eine Kerosinbesteuerung zu entwickeln?
4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wirkungsweise einer Emissionsabgabe hinsichtlich der Entwicklung der Schadstoffbelastung im Vergleich zu einer Kerosinsteuer?
5. Teilt die Bundesregierung die u. a. in der erwähnten DIW-Studie wiedergegebene Position, wonach sich für die Bundesrepublik Deutschland und die EU eine Emissionsabgabe weit leichter realisieren lassen wird als eine Kerosinsteuer?
6. Wie bewertet die Bundesregierung die Berechnungen des DIW, wonach eine hohe Emissionsabgabe allein in der Lage sein werde, wenigstens einen weiteren CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Luftverkehr zu verhindern?
7. Welche alternativen Instrumente zur Reduktion von Emissionen hat die EU entwickelt bzw. beabsichtigt sie zu entwickeln?
8. Welche Anstrengungen zur Entwicklung alternativer Instrumente zur Reduktion von Emissionen hat die EU auf besondere Bemühungen der Bundesregierung unternommen?

Berlin, den 16. Mai 2001

**Dr. Winfried Wolf**  
**Eva-Maria Bulling-Schröter**  
**Rolf Kutzmutz**  
**Roland Claus und Fraktion**