

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Lisa Paus, Sven-Christian Kindler, Stephan Kühn, Dr. Valerie Wilms, Dr. Thomas Gambke, Britta Haßelmann, Dr. Gerhard Schick, Kerstin Andreae, Dr. Tobias Lindner, Beate Walter-Rosenheimer und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Subventionsabbau im Luftverkehr**

Die Luftfahrtindustrie ist eine hochprivilegierte Branche. Während Dieselloks, Autos und Busse selbstverständlich versteuerten Kraftstoff tanken, zahlen die Fluggesellschaften keine Kerosinsteuer. Bei Flügen ins Ausland verzichtet der Fiskus sogar auf die Mehrwertsteuer. Die Steuerausfälle für den Bundesminister der Finanzen summieren sich laut Umweltbundesamt auf über 11 Mrd. Euro. Zusammen mit den Kosten für ersteigerte Emissionszertifikate beläuft sich die Belastung des Luftverkehrs dagegen nur auf 1 Mrd. Euro im Jahr.

Ein Einstieg in den Subventionsabbau beim Luftverkehr ist mit der Einführung der Luftverkehrssteuer am 1. Januar 2011 zwar getan worden, doch auch nach Einführung der Ticketsteuer und des Emissionshandels profitieren die Airlines von Steuervorteilen in Höhe von 10 Mrd. Euro.

Seit Juni 2012 liegt der Bericht an den Deutschen Bundestag über die Auswirkungen der Einführung des Luftverkehrssteuergesetzes auf den Luftverkehrssektor und die Entwicklung der Steuereinnahmen aus der Luftverkehrssteuer vor.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Evaluation der Luftverkehrssteuer?
2. Plant die Bundesregierung Änderungen des Luftverkehrssteuergesetzes, und wenn ja, welche und wann?
3. Welche Effekte auf den Arbeitsmarkt hatte die Einführung der Luftverkehrssteuer nach Einschätzung der Bundesregierung, und auf welchen Annahmen beruht diese Einschätzung?
4. Inwieweit plant die Bundesregierung, den Subventionsabbau im Flugverkehr weiter voranzutreiben, indem auch der Luftfrachtverkehr in den Geltungsbereich der Luftverkehrssteuer aufgenommen wird, und wenn dies nicht geplant ist, warum nicht?
5. Steht die Bundesregierung einer EU-weiten Kerosinbesteuerung weiterhin „grundsätzlich offen“ gegenüber, wie sie in der Antwort auf die Kleine Anfrage „Ticketabgabe im Flugverkehr für den Klimaschutz und die Öffentliche Entwicklungszusammenarbeit“ (Bundestagsdrucksache 17/2498) schreibt, und welche Initiativen der Bundesregierung sind dahingehend begonnen worden oder in Planung?

6. Wie steht die Bundesregierung zu einer internationalen oder EU-weiten Abschaffung der Mehrwertsteuerbefreiung im (internationalen) Flugverkehr?
7. Welche einzelnen Mitgliedstaaten der EU mit starkem Tourismus haben sich auf der Sitzung des ECOFIN im Jahr 2005 gegen eine EU-weite Kerosinbesteuerung gewendet, wie es die Bundesregierung in der Antwort auf die Kleine Anfrage „Ticketabgabe im Flugverkehr für den Klimaschutz und die Öffentliche Entwicklungszusammenarbeit“ (Bundestagsdrucksache 17/2498) schreibt?
8. Ist seit der ECOFIN-Sitzung im Jahr 2005 das Thema einer EU-weiten Kerosinbesteuerung noch einmal angesprochen worden, und wenn ja, wann und welche Positionen wurden dabei von Deutschland und den anderen Mitgliedstaaten vertreten?
9. Plant die Bundesregierung, beim Thema EU-weite Kerosinbesteuerung im ECOFIN oder weiteren Gremien der EU einen neuen Anlauf zu starten, und wenn nein, warum nicht?
10. Inwieweit hält es die Bundesregierung für sinnvoll, dass Mitgliedsländer in der EU Subventionen im Luftverkehr gemeinsam abbauen, um so die Haushaltskonsolidierungen in den Mitgliedstaaten zu unterstützen?
11. In welchen Mitgliedstaaten der EU gibt oder gab es nach Kenntnis der Bundesregierung mit der deutschen Luftverkehrssteuer vergleichbare Maßnahmen, und wie sind diese gestaltet?
12. Wann und in welcher Form hat die Bundesregierung Nachbarstaaten über die Einführung der Luftverkehrssteuer informiert und für Vorhaben mit vergleichbarer Wirkung geworben, wie es die Bundesregierung in der Antwort auf die Kleine Anfrage „Ticketabgabe im Flugverkehr für den Klimaschutz und die Öffentliche Entwicklungszusammenarbeit“ (Bundestagsdrucksache 17/2498) schreibt?
13. Welche Reaktionen hat die Bundesregierung auf ihr Werben um die Einführung von Luftverkehrssteuern in Nachbarstaaten erhalten?
14. Wie bewertet die Bundesregierung die Einführung einer Kerosinsteuer auf Inlandsflügen, insbesondere das Potenzial dieser Maßnahme für mehr ökologische Kostenwahrheit zwischen den unterschiedlichen nationalen Verkehrsträgern?
15. Wie hoch ist der Anteil der Mehrwertsteuer an den Ticketpreisen der Eisenbahnverkehrsunternehmen im lokalen, regionalen, nationalen und internationalen Verkehr, und wie hoch waren die dadurch entstandenen jährlichen Einnahmen für die Bundesrepublik Deutschland in den letzten zehn Jahren?
16. Wie hoch sind die Stationsentgelte in den Bahnhöfen der DB Netz AG für die lokalen, regionalen, nationalen und internationalen Züge, und wie hoch waren die jährlichen Einnahmen aus den Stationsentgelten in den letzten zehn Jahren?
17. Wie hoch waren die Trasseneinnahmen der DB Netz AG durch die auf dem deutschen Eisenbahnnetz verkehrenden Eisenbahnunternehmen, und wie hoch waren die jährlichen Trasseneinnahmen in den letzten zehn Jahren?
18. Wie hoch ist der Energiesteuersatz für Dieselkraftstoff der Eisenbahnlokomotiven, und wie hoch waren die jährlichen Strom- und Energiesteuerzahlungen, getrennt nach Steuern für Diesel, Benzin, Strom und sonstigen Energieträgern, die von den Eisenbahnunternehmen in Deutschland in den letzten zehn Jahren gezahlt wurden?

19. Wie hoch ist der Anteil der Mehrwertsteuer an den Ticketpreisen der Airlines im nationalen und internationalen Verkehr, und wie hoch waren die dadurch entstandenen jährlichen Steuereinnahmen in den letzten zehn Jahren?
20. Welche jährlichen Mehrwertsteuereinnahmen hätte die Bundesrepublik Deutschland in den letzten zehn Jahren erhalten, wenn die internationalen Flüge mit dem vollen Mehrwertsteuersatz belegt worden wären?
21. Wie hoch wären die jährlichen Einnahmen in den letzten zehn Jahren gewesen, wenn das Kerosin für die Airlines genauso hoch besteuert worden wäre, wie der Dieseltreibstoff bei den Eisenbahnunternehmen?
22. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Luftverkehrswirtschaft (siehe Presseerklärung des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft – BDL – vom 21. August 2011 zur Luftverkehrssteuer), wonach der Flugverkehr seine Infrastrukturkosten über Gebühren und Entgelte nahezu selbstständig trägt, und auf welcher Berechnungsgrundlage beruht die Einschätzung der Bundesregierung?

Berlin, den 31. August 2012

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**

