

Kerosinbesteuerung – Stand 2002

Ergebnisse der RMI-Abendveranstaltung am 02.05.2002 in Dreieich- Dreieichenhain

Mit Ergänzung: Auch Umweltbundesamt machte sich Gedanken zu diesem Themenkomplex (F.A.Z. vom 6. Mai 2002)

Etwa 50 fachlich versierte Teilnehmer beteiligten sich am Donnerstagabend an der dreistündigen Veranstaltung des Rhein-Main-Instituts. Die Veranstaltung hatte zum Ziel, den aktuellen Stand der Diskussion über die eventuellen Auswirkungen und die Möglichkeiten einer Aufhebung der Kerosinsteuerbefreiung darzustellen und zu diskutieren.

Es handelte sich hierbei um die Besteuerung von Kerosin für gewerbliche Zwecke, mit der allgemein akzeptierten volkswirtschaftlichen Absicht, einseitige Subventionen abzubauen. Die Rede war nicht von Flugbenzin für die Sport- bzw. Privatfliegerei; diese Treibstoffe unterliegen auch jetzt schon einer Kerosinsteuer, die genauso hoch ist wie die Steuer für Autobenzin.

Herr Dr. Frank Fichert, Universität Mainz, machte anhand zahlreicher Analysen und Modellrechnungen deutlich, dass eine Kerosinsteuer den Flugbetrieb nicht zum Erliegen bringen würde. Bei moderaten Steuersätzen von z.B. 50 Cent pro Liter würde der prognostizierte Zuwachs des Flugverkehrs nur ganz marginal reduziert, erst bei einer Besteuerung mit Sätzen in der Größenordnung von 1 bis 2 Euro pro Liter würde der jährliche Zuwachs des Flugverkehrs möglicherweise verlangsamt, d.h. statt einer Zunahme um 100 % in 10 Jahren betrüge die Zunahme vielleicht nur 50 %. Er machte weiterhin deutlich, dass eine Steuer nur sinnvolle Wirkungen entfalten könnte, wenn sie mindestens EU-weit oder besser europaweit eingeführt würde. Die Steuereinnahmen könnten für die Bundesrepublik in der Größenordnung von 5 Milliarden Euro pro Jahr liegen.

Herr Ministerialrat Bille als Vertreter des Bundesfinanzministeriums wies darauf hin, dass der Deutsche Bundestag parteiübergreifend weitgehend einmütige Beschlüsse für eine Kerosinsteuer gefasst hat. Die Koalitionsvereinbarung der jetzigen Bundesregierung bekräftigt dieses Ziel. Auch das europäische Parlament habe wiederholt mit Nachdruck eine solche Steuer befürwortet. Der tatsächlichen Einführung stünden jedoch erhebliche juristische Schwierigkeiten im Weg, die sich zum einen aus bilateralen Luftverkehrsabkommen, zum anderen aber auch aus der Mineralöl-Struktur-Richtlinie der EG ergäben. Er wies daher auch auf juristisch eher denkbare Alternativen etwa im Sinne von umweltbezogenen Abgaben hin.

Es entwickelte sich eine lebhafte und auf hohem Niveau geführte Diskussion. Durch die Zusammensetzung des Publikums – Vertreter von Kommunen, Kreisen und des Hess. Landtags, der Deutschen Lufthansa, von Verkehrs- und Umweltverbänden und diversen Bürgerinitiativen, aber auch Privatpersonen mit fundiertem Sachverstand – wurden vielfältige Aspekte beleuchtet.

Die Erhebung einer Kerosinsteuer in moderatem Umfang würde offensichtlich auf die Entwicklung des Flugverkehrs keinen nennenswerten Einfluss haben. Sie würde die Flugzeugindustrie durch die gesteigerte Nachfrage nach Flugzeugen mit geringerem Kraftstoffverbrauch stimulieren und allein damit einen zumindest tendenziell günstigen Effekt auf die Umweltbelastung ausüben. Mit Ausnahme von juristischen Hürden ließ sich aus den Referaten und der Diskussion demnach kein vernünftiger Grund ableiten, der dagegen spräche, die bestehende Steuerbefreiung für Kerosin aufzuheben.

Wer hingegen die Umweltwirkungen des Luftverkehrs begrenzen will, muss ernsthaft daran arbeiten, die Steuerbefreiung – die ja im Ergebnis nichts anderes als eine Subvention eines bestimmten Verkehrsträgers darstellt – baldmöglichst abzubauen. Die EG und Deutschland haben sich im Rahmen des Kyoto-Protokolls verpflichtet, ihre CO₂-Emissionen in erheblichem Umfang zu **reduzieren**. Wenn man dabei ausgerechnet den Sektor, in dem die größte **Steigerungsraten** zu erwarten sind, außer Betracht lässt, dann müssen an anderer Stelle umso härtere Einsparmaßnahmen ergriffen werden, was mit dem umweltpolitischen Verursacherprinzip – wie etwa in Art. 174 Abs. 2 EG-Vertrag – kaum zu vereinbaren ist.

Der Präsident des Umweltbundesamtes, Prof. Dr. Andreas Troge (Ökonom und zuvor Geschäftsführer beim Bundesverband der Deutschen Industrie), hat in einem Beitrag für die FAZ vom 6. Mai 2002 vorgeschlagen, international abgestimmt eine Emissionsabgabe für den Flugverkehr einzuführen (vorrangig auf Kohlendioxid und Stickoxyde). Dieser Vorschlag könnte die von Herrn Bille aufgezeigten juristischen Schwierigkeiten verringern und einen Beitrag zu der gewünschten Lenkungswirkung leisten. Nach den Ergebnissen der Abendveranstaltung verdient der Vorschlag des Umweltbundesamtes nachdrückliche Unterstützung.

RMI • Rostocker Str. 17 • 63303 Dreieich • Tel. 06103-388087 • Fax. 06103-936619

Ansprechpartner zu diesem Thema:

Prof. Dr. jur. Martin Führ (Martin.Fuehr@rm-Institut.de)

Prof. Dr. med. Martin Kaltenbach (Martin.Kaltenbach@rm-institut.de)

Weitere Informationen finden Sie unter <http://www.rm-institut.de>