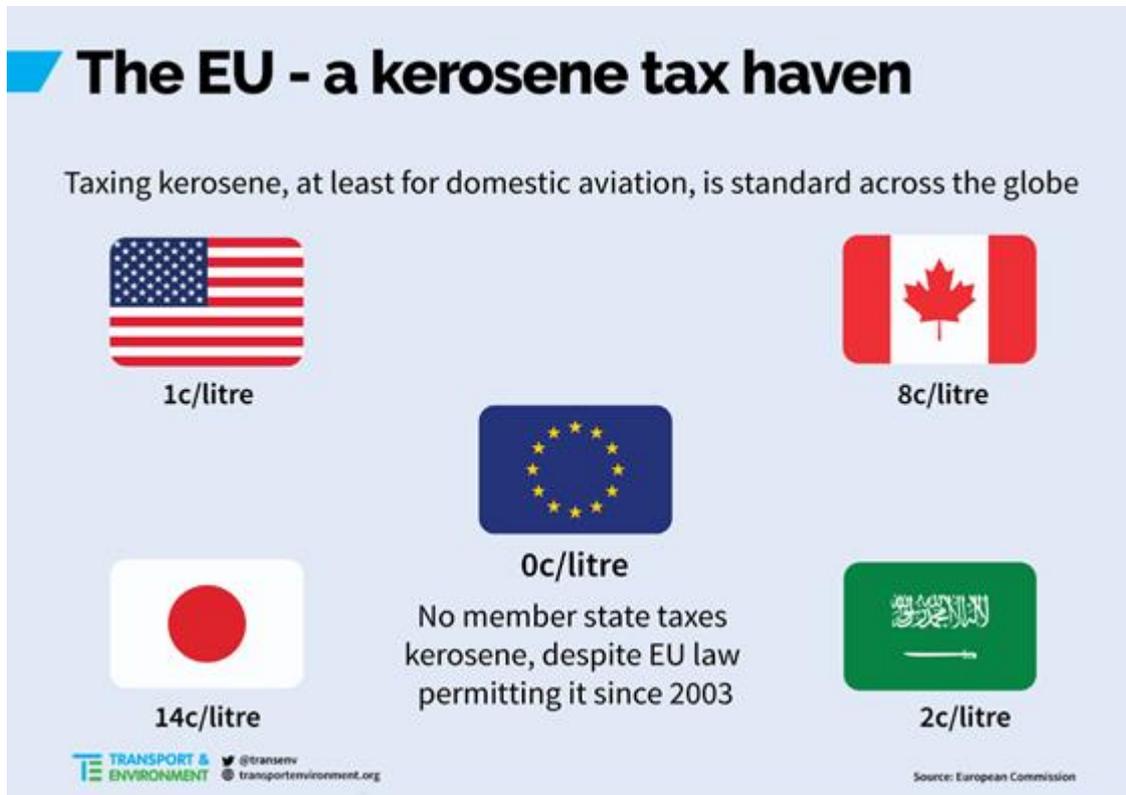


Die EU stütze sich auf Daten, aus denen die Vorteile der Beendigung der Steuervergünstigung der Fluggesellschaften hervorgehen

Zur sofortigen Veröffentlichung - 13. Mai 2019, Brüssel



Die Besteuerung des in Europa verkauften Flugbenzins [1] würde die Luftverkehrsemissionen um 11% senken (16,4 Millionen Tonnen CO₂) und keine Nettoauswirkungen auf die Beschäftigung oder die Wirtschaft insgesamt haben, während jedes Jahr Einnahmen in Höhe von fast 27 Mrd. EUR erzielt würden, so ein durchgesickelter Bericht für die Europäische Kommission zeigt. Die Reduzierung der CO₂-Emissionen, die zu einem Klimawandel führen, entspricht einer Entfernung von fast 8 Millionen Autos von unseren Straßen. Die europäische Kampagnengruppe Transport & Environment sagte, die Studie, die letztes Jahr abgeschlossen wurde, aber noch nicht veröffentlicht wurde, entkräftet den Mythos der Branche, dass die Wirtschaft irreparabel geschädigt würde, wenn die Fluggesellschaften Verbrauchsteuern auf den Treibstoff zahlen müssten, den sie verbrauchen.

Im Gegensatz zum Straßentransport, insbesondere für Lastwagen und PKW-Fahrer, haben inländische und ausländische Fluggesellschaften in Europa noch nie einen Cent Verbrauchsteuer auf den Kraftstoff gezahlt, den sie auf EU-Flughäfen verbrauchen. Fluglinien werden nicht einmal auf Inlandsflügen besteuert, bei denen, wie der Bericht zeigt, die Steuerhindernisse im Jahr 2003 aufgehoben wurden. Im Gegensatz dazu wird in Ländern wie den USA, Australien, Japan, Kanada und Japan seit vielen Jahren für die inländische Luftfahrt verwendeter Düsentreibstoff besteuert sogar Saudi-Arabien.

Bill Hemmings, Luftfahrt Direktor von Transport & Environment, sagte: „Der jahrzehntelange Kerosinsteuerurlaub in der Luftfahrt muss jetzt enden. Dies ist für die Bekämpfung des Klimawandels von entscheidender Bedeutung und wird den Millionen von Menschen helfen, die unter unerträglichem Fluglärm

leiden. Entgegen den Behauptungen der Luftfahrtindustrie stellt die durchgesickerte Studie fest, dass das Abkommen von Chicago [3] "die Besteuerung von Flugkraftstoff nicht ausdrücklich verbietet", sondern nur die Besteuerung von Kraftstoff, der bei Ankunft aus einem anderen Staat an Bord eines Flugzeugs verbleibt. T & E sagt, dass die Mitgliedstaaten seit langem befugt sind, Kerosin zu besteuern, dies jedoch nicht getan haben.

Der europäische Luftverkehrssektor ist im Vergleich zu anderen Regionen stark unterbesteuert. Über 20 EU-Staaten besteuern den internationalen Luftverkehr überhaupt nicht. Während auf Luftfahrtmärkten in Nordamerika, im Nahen Osten und in Asien inländisches Kerosin besteuert wird oder Mehrwertsteuer / Umsatzsteuer oder Ticketsteuer anfallen. Seit 2003 haben die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, Kerosin, das für Flüge innerhalb Europas erhoben wird, durch bilaterale Abkommen zu besteuern. Die EU-Finanzminister treffen sich vom 20. bis 21. Juni in Den Haag zu einem beispiellosen zweitägigen Gipfel zur Luftverkehrsbesteuerung. Bill Hemmings sagte: „Fliegen ist die schnellste Art, den Planeten zu braten. Die Kerosinsteuerbefreiung subventioniert Vielflieger und Geschäftsreisen, tankt außer Kontrolle geratene Emissionen und verringert die öffentlichen Haushalte. Es ist höchste Zeit, dass die Finanz- und Klimaminister sich dieser Realität bewusst werden und sie beenden. "

Der Verkehr ist mit 27% der Treibhausgasemissionen in Europa das größte Klimaproblem. Die CO₂-Emissionen in der Luftfahrt sind im vergangenen Jahr in Europa um 4,9% gestiegen, während die Emissionen aus allen anderen Branchen des ETS um 3,9% gesunken sind. Das CO₂ aus der Fliegerei in Europa ist in den letzten fünf Jahren um 26,3% gestiegen - weit mehr als jede andere Emissionsquelle in der EU.

Link zur ganzen Studie, die weiterführenden Links findet ihr unter dem Foto:

<https://www.transportenvironment.org/publications/leaked-european-commission-study-aviation-taxes>

Link zur EU-weiten Bürgerinitiative für Kerosinbesteuerung:

<https://eci.ec.europa.eu/008/public/#/initiative>