

Bericht

des Ausschusses für Wirtschaft, Energie und Lebensgrundlagen zum Antrag der Abg. Scheinast, Klubobfrau Mag.^a Berthold MBA, Mag.^a Dr.ⁱⁿ Humer-Vogl, Klubobmann Egger MBA, Zweiter Präsident Dr. Huber und Weitgasser (Nr. 96 der Beilagen) betreffend eine Besteuerung des Flugverkehrs

Der Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Lebensgrundlagen hat sich in der Sitzung vom 22. Mai 2019 mit dem Antrag befasst.

Berichterstatter Abg. Scheinast geht in seiner einleitenden Wortmeldung auf die historischen Hintergründe für die Begünstigungen und steuerlichen Erleichterungen für den Flugverkehr ein. Mittlerweile habe der Flugverkehr ein Ausmaß erreicht, das sehr stark klimarelevant sei. Je mehr geflogen werde, desto problematischer würde jede Form der steuerlichen Erleichterung. Aus einer Studie der EU-Kommission über die Auswirkungen einer Besteuerung des Flugverkehrs in klimatischer und finanzieller Hinsicht gehe hervor, dass bei einer Besteuerung von € 0,33 pro Liter Kerosin der Kohlendioxidausstoß in Europa um 11 %, dies entspreche 16,4 Mio. Tonnen CO₂, verringern würde. Gleichzeitig gebe es Einnahmen in der Höhe von € 27 Mrd. Die Studie halte auch fest, dass die Besteuerung des Flugverkehrs in Europa im Vergleich zu anderen Regionen deutlich niedriger sei bzw. gar keine Besteuerung erfolge. Abg. Scheinast zitiert einen Satz aus dieser Studie, wonach der „einzigartige und verwerfliche Status Europas als Kerosin-Steuerose ... nicht vertretbar“ sei. Zu den Auswirkungen einer Besteuerung habe er Berechnungen angestellt und es ergäben sich für einen 2.000 km weiten Flug ab Salzburg mit einem modernen Passagierflugzeug und einer Besteuerung von € 0,33 pro Liter Kerosin Mehrkosten in der Höhe von € 26,40. Rückgänge in der Luftfahrt würden zu einer Steigerung in anderen Bereichen führen, wie etwa der Bahn, wo entsprechende Investitionen als Ersatz für Kurzstreckenflüge erforderlich seien. So seien etwa Nachtzüge eine gute Alternative zu Kurzstreckenflügen. Gerade solche Flüge würden im Verhältnis zur Flugstrecke einen gigantischen Schadstoffausstoß bewirken. Zur Lenkung des Flugverkehrs und der Verminderung des Schadstoffausstoßes sei eine Kerosin-Steuer notwendig. Abschließend hält er fest, dass fast alle internationalen Organisationen, wie etwa der IWF, der Meinung seien, dass eine Verminderung des CO₂-Ausstoßes eine ganz wichtige Maßnahme wäre, um die Klimakatastrophe etwas zu begrenzen. Die Besteuerung von Kerosin müsse Bestandteil einer ökosozialen Steuerreform sein. Es gehe jedoch nicht darum, die Steuerlast insgesamt zu heben, sondern es müsse auch einen Ausgleich auf anderen Ebenen geben.

Abg. Forcher hält grundsätzlich fest, dass es klar sei, dass der Flugverkehr besteuert werden solle. Offen sei nur die Frage, in welcher Höhe. Er spreche sich für einen massiven Ausbau im Bereich der Schiene und für eine Attraktivierung des Angebotes aus. Darüber hinaus sei eine

bessere Erschließung der Städte notwendig. Hierzu sei als Beispiel die Westbahnstrecke im Vergleich zu Erreichbarkeit von Graz und Klagenfurt von Salzburg aus anzuführen. In diesem Bereich sei die Notwendigkeit weiterer Investitionen unbestreitbar.

Abg. Weitgasser verweist darauf, dass die Menge an in Österreich getanktem Kerosin im Vorjahr um 12,4 % auf fast eine Milliarde Liter gestiegen sei. Noch nie sei in Österreich so viel Kerosin getankt worden wie im Jahr 2018. Aufgrund der steuerlichen Begünstigungen sei der Flugverkehr im Vorjahr indirekt mit € 490 Mio. gefördert worden. Sie betont die Wichtigkeit einer europaweiten CO₂-Steuer im Sinne der Nachhaltigkeit und erklärt ihre Unterstützung für den vorliegenden Antrag.

Abg. Mag. Scharfetter hält fest, dass die historisch begründete Steuerbegünstigung des Flugverkehrs längst nicht mehr zeitgemäß sei. Der Salzburger Landtag habe bereits im Jahre 2000 einen Beschluss zur Besteuerung von Kerosin gefasst. Auch habe es auf internationaler Ebene immer wieder diesbezügliche Vorstöße gegeben. Die Thematik zeige allerdings auch die Grenzen der nationalen Besteuerung auf. Aufgrund der EU-Energiesteuerrichtlinie sei es derzeit nur möglich, Inlandsflüge zu besteuern. Für alle anderen Maßnahmen bedürfe es internationaler bzw. bilateraler Abkommen. Ein nationaler Alleingang habe aufgrund der praktischen Rahmenbedingungen geringe Wirkung. Abg. Mag. Scharfetter spricht sich deshalb dafür aus, auf europäischer Ebene entsprechende Fortschritte zu erzielen, damit es zu einer Besteuerung von Kerosin komme. Weiters dürfe in der Diskussion über die Besteuerung von Verkehrsträgern die Schifffahrt nicht übersehen werden, die der größte Verkehrsträger der Wirtschaft sei. 15 % der Stickoxid- und 13 % der Schwefeldioxid-Emissionen seien auf den Schiffsverkehr zurückzuführen und es seien hier Technologien im Einsatz, die noch immer nicht auf dem Stand der Technik seien.

Abg. Stöllner erklärt, dass die EU-Energiesteuerrichtlinie aus dem Jahre 2003 eine Besteuerung von Inlandsflügen möglich machen würde. Ein österreichischer Alleingang hätte jedoch negative Auswirkungen beispielsweise auf den Salzburger Flughafen. Grundsätzlich spricht sich Abg. Stöllner gegen neue Steuern aus, weil es ein Irrglaube sei, dass neue Steuern der Umwelt helfen würden. Auf europäischer Ebene trete er für Subsidiarität ein und spreche sich dafür aus, dass die Steuerhoheit bei den Nationalstaaten bleibe. Deshalb könne er dem vorliegenden Antrag nicht zustimmen.

In der weiteren Debatte werden von den Abgeordneten noch Fragen der Besteuerung von Inlandsflügen, deren Auswirkungen auf Salzburg und den damit verbundenen Lenkungseffekten diskutiert.

Abg. Mag. Scharfetter bringt für die ÖVP folgenden Abänderungsantrag ein:

Die Landesregierung wird ersucht,

1. an die österreichischen Abgeordneten im EU-Parlament mit dem Ersuchen heranzutreten, mit allem Nachdruck bei der EU für die Besteuerung von Kerosin einzutreten,
2. an die Bundesregierung mit dem Ersuchen heranzutreten, sich auf Unionsebene für die Besteuerung von Kerosin einzusetzen,
3. an die Bundesregierung mit dem Ersuchen heranzutreten, sich auf Unionsebene für strengere Umweltschutzvorschriften im Bereich der Schifffahrt zur Reduzierung der Luftschadstoffemissionen einzusetzen.

Der Abänderungsantrag der ÖVP wird in Punkt 1. mit den Stimmen von ÖVP, SPÖ, GRÜNEN und NEOS gegen die Stimmen der FPÖ - sohin mehrstimmig -, in Punkt 2. mit den Stimmen von ÖVP, SPÖ, GRÜNEN und NEOS gegen die Stimmen der FPÖ - sohin mehrstimmig - und in Punkt 3. einstimmig angenommen.

Der Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Lebensgrundlagen stellt zu Punkt 1. mit den Stimmen von ÖVP, SPÖ, GRÜNEN und NEOS gegen die Stimmen der FPÖ - sohin mehrstimmig -, zu Punkt 2. mit den Stimmen von ÖVP, SPÖ, GRÜNEN und NEOS gegen die Stimmen der FPÖ - sohin mehrstimmig - und zu Punkt 3. einstimmig den

Antrag,

der Salzburger Landtag wolle beschließen:

Die Landesregierung wird ersucht,

1. an die österreichischen Abgeordneten im EU-Parlament mit dem Ersuchen heranzutreten, mit allem Nachdruck bei der EU für die Besteuerung von Kerosin einzutreten,
2. an die Bundesregierung mit dem Ersuchen heranzutreten, sich auf Unionsebene für die Besteuerung von Kerosin einzusetzen,
3. an die Bundesregierung mit dem Ersuchen heranzutreten, sich auf Unionsebene für strengere Umweltschutzvorschriften im Bereich der Schifffahrt zur Reduzierung der Luftschadstoffemissionen einzusetzen.

Salzburg, am 22. Mai 2018

Die Vorsitzende:
Weitgasser eh.

Der Berichterstatter:
Scheinast eh.

Beschluss des Salzburger Landtages vom 5. Juni 2019:

Der Antrag wurde zu Punkt 1. und 2. mit den Stimmen von ÖVP, SPÖ, GRÜNEN und NEOS gegen die Stimmen von FPÖ - sohin mehrstimmig - und zu Punkt 3. einstimmig zum Beschluss erhoben.