



**Aktenzeichen: Pet 3-20-08-6130-001561**

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 29.01.2026 abschließend beraten und beschlossen:

Die Petition abzuschließen,  
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

### **Begründung**

Mit der Petition wird gefordert, Kerosin genauso zu besteuern wie Benzin oder Diesel. Zur Begründung wird im Wesentlichen ausgeführt, dass alle Treibstoffe, die für die Mobilität genutzt werden, gleich besteuert werden sollten. Wenn demnach Kerosin mit genauso vielen Steuern und Abgaben pro Liter belastet wäre wie Benzin oder Diesel, würde dies zu einer erheblichen Verteuerung der Flugreisen führen, was wiederum eine Verminderung der Flugbewegungen zur Folge habe. Dies sei mit Blick auf den Klimaschutz wünschenswert, da die CO<sub>2</sub>-Belastungen durch das Fliegen zeigten, dass hier dringender Handlungsbedarf bestehe.

Diese wurde als öffentliche Petition auf der Internetseite des Petitionsausschusses eingestellt. Es gingen 471 Mitzeichnungen sowie 40 Diskussionsbeiträge ein. Zu diesem Thema liegen dem Petitionsausschuss mehrere Eingaben mit verwandter Zielsetzung vor, die wegen des Sachzusammenhangs mit dieser Petition einer gemeinsamen parlamentarischen Prüfung unterzogen wurden. Es wird um Verständnis gebeten, dass möglicherweise nicht alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen dargestellt werden.

Aufgrund des Wahlperiodenwechsels konnte die Eingabe erst in der 21. Wahlperiode des Deutschen Bundestages abschließend durch den Petitionsausschuss behandelt werden.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung – dem Bundesministerium der Finanzen (BMF) – Gelegenheit gegeben, ihre Haltung zu der Eingabe darzulegen. Das



Ergebnis der parlamentarischen Prüfung stellt sich unter Berücksichtigung der von der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt dar:

Die Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen in der kommerziellen Luftfahrt ist nach der Energiesteuerrichtlinie (Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003) grundsätzlich obligatorisch von der Energiesteuer zu befreien. Einer Änderung stehen neben der Energiesteuerrichtlinie insbesondere das Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (Chicagoer Abkommen) sowie eine Vielzahl internationaler Luftverkehrsabkommen entgegen. Der Einsatz von Kerosin für private oder reine Firmenzwecke unterliegt hingegen bereits jetzt der Besteuerung.

Die Energiesteuerrichtlinie stellt den Mitgliedstaaten der EU zwar frei, reine Inlandsflüge der Besteuerung von Kerosin zu unterwerfen. Dasselbe gilt für innergemeinschaftliche Flüge, wenn die betroffenen Mitgliedstaaten entsprechende bilaterale Verträge miteinander geschlossen haben. Von dieser Regelung hat bisher jedoch kein Mitgliedstaat Gebrauch gemacht, denn sie hätte für die Luftfahrtunternehmen der beteiligten EU-Mitgliedstaaten Wettbewerbsnachteile zur Folge. Dies hängt vor allem damit zusammen, dass nur die Kraftstoffe besteuert werden dürften, die in Deutschland bzw. in den betroffenen Mitgliedstaaten getankt werden. Die in den Luftfahrzeugen bei Einflug nach Deutschland oder in einen Mitgliedstaat bereits an Bord befindlichen Kraftstoffe dürften dagegen nicht besteuert werden. Dadurch bestünde die, auch aus Gründen des Umweltschutzes unerwünschte, permanente Gefahr einer Steuervermeidung durch Auftanken im steuerbefreiten Ausland.

Diesen Wettbewerbsnachteilen und der Gefahr der Steuerumgehung könnte nur dadurch begegnet werden, dass innerhalb der EU verpflichtend eine Besteuerung der gewerblichen Flüge eingeführt würde. Die Europäische Kommission hatte im Juli 2021 im Rahmen des EU-Klimaschutzpaketes „Fit for 55“, mit dem das Ziel der EU erreicht werden soll, bis 2030 die Netto-Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 um mindestens 55 % zu reduzieren, einen Vorschlag zur Neufassung der Energiesteuerrichtlinie vorgelegt. Dieser sah neben einer allgemeinen Anhebung der Mindeststeuersätze eine Überprüfung aller bestehenden Subventionen fossiler Kraft- und Heizstoffe vor. In diesem Zusammenhang schlug die Kommission auch einen



Einstieg in eine allgemeine Kerosinbesteuerung für Flüge innerhalb der EU vor. Die Verhandlungen des Richtlinienvorschlages haben bereits im September 2021 begonnen. Die Neufassung der Richtlinie wird ausweislich einer zur 21. Wahlperiode eingeholten ergänzenden Stellungnahme des BMF weiterhin im Rat verhandelt. Es sei nicht absehbar, wann ein Abschluss der Verhandlungen gelingt. Nach dem derzeitigen - gegenüber dem ursprünglichen Entwurf der Neufassung der Energiesteuerrichtlinie geänderten - Kompromisstext sollen die bisherigen Regelungen für die Verwendung von Energieerzeugnissen für die Luftfahrt beibehalten und durch eine Überarbeitsklausel der Wiedereinstieg in die Diskussion ab 2035 ermöglicht werden.

Die Bundesregierung teilt in einer aktuellen Stellungnahme, die zu einer themenverwandten Petition eingeholt wurde, mit, dass derzeit keine Pläne im BMF existieren, die Systematik der Energiebesteuerung flüssiger Kraftstoffe zu ändern. Der Petitionsausschuss hält dies, auch mit Blick auf die dargestellten neueren Entwicklungen zur Neufassung der Energiesteuerrichtlinie, für sachlich nachvollziehbar und sieht daher keinen parlamentarischen Handlungsbedarf für eine Anpassung des deutschen Energiesteuerrechts im Sinne der Petition.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Petitionsausschuss, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Die gleichlautenden, abweichenden Anträge der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Fraktion Die Linke, die Petition der Bundesregierung - dem Bundesministerium der Finanzen - als Material zu überweisen, wurden mehrheitlich abgelehnt.