

VCD Stellungnahme

## Luftverkehrsteuer

Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP zum „Entwurf eines zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes“ (BT-Drucksache 17/10744) zu „Anpassungen des Luftverkehrsteuergesetzes aufgrund europarechtlicher Vorgaben sowie Entwicklungen aufgrund der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten“ (BT-Drucksache 17/10744)

## Zusammenfassung

Der Änderungsantrag sieht vor, die Steuersätze des 2011 in Kraft getretenen Gesetzes zu reduzieren. Die mit der Luftverkehrsteuer-Absenkungsverordnung für das Jahr 2012 festgelegten Sätze sollen in das Gesetz übernommen werden. Ab 2013 sollen die Sätze unter Berücksichtigung der Einnahmen aus dem Treibhausgasemissionshandel des Vorjahres per Verordnung reduziert werden können.

Durch den Verzicht auf die Besteuerung von Kerosin und auf die Erhebung von Mehrwertsteuer auf Flüge ins Ausland hat der Luftverkehr in Deutschland ein Steuerprivileg von 11,5 Milliarden Euro pro Jahr. Der ökologische Verkehrsclub (VCD) hält die Luftverkehrsteuer für einen wichtigen ersten Schritt auf dem Weg, diese Wettbewerbsverzerrung zu beseitigen. Daher besteht auch keine Veranlassung die Steuersätze zu senken. Zu den Eckpfeilern jeder Weiterentwicklung der Steuer gehört vielmehr neben der Differenzierung der Steuersätze nach Klassen die Aufhebung der Deckelung des Gesamtaufkommens bei einer Milliarde Euro. Der Einstieg in den europäischen Emissionshandel bietet zwar die Chance, dass sich daraus langfristig ein globales Klimaregime für den Luftverkehr entwickelt, im Vergleich zur Luftverkehrsteuer dürften die Einnahmen aus der Versteigerung der Zertifikate im Vergleich zu den Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer aber auf absehbare Zeit unbedeutend bleiben.

## Umsteuern erforderlich

Der Luftverkehr ist aus Umweltsicht sehr kritisch zu beurteilen. Das Flugzeug ist mit weitem Abstand das klimaschädlichste Verkehrsmittel. Unter Berücksichtigung aller klimawirksamen Effekte ist der Luftverkehr im Vergleich zur Bahn im Fernverkehr bezogen auf den Personenkilometer fünfmal klimawirksamer<sup>1</sup>. Eine weitere wichtige Umweltwirkung ist die breitflächige Verlärmung insbesondere der Umgebung von Flughäfen. Die anhaltenden Proteste an den großen Flughafenstandorten zeigen, dass insbesondere in Ballungsräumen die Akzeptanzschwelle der betroffenen Bevölkerung überschritten wurde.

Eine Minderung der Zahl der Flugbewegungen bringt grundsätzlich folgende positive Umwelteffekte:

- Minderung der Klimawirksamkeit des Luftverkehrs
- Lärmentlastung und damit Verbesserung der Gesundheit der Bevölkerung
- Verbesserung der Luftqualität

## Beitrag zu besseren Wettbewerbsbedingungen

Die Luftverkehrsteuer ist ein wichtiger erster Schritt, um die Wettbewerbsbedingungen im Verkehrsmarkt anzugleichen. Bisher verfügt der Luftverkehr gegenüber den anderen Verkehrsträgern über ein enormes Steuerprivileg. Durch den Verzicht auf die Besteuerung des Treibstoffs Kerosin sowie die Befreiung von Flügen ins Ausland von der Mehrwertsteuer entgehen der Bundesrepublik Deutschland jährlich mögliche Steuereinnahmen in Höhe von insgesamt 11,5 Mrd. Euro. Durch die Luftverkehrsteuer wurden im vergangenen Jahr etwa 905 Mio. Euro eingenommen und damit die Wettbewerbsbedingungen des Verkehrsmarktes verbessert. Die Einnahmen entsprechen aber bisher weniger als 10 Prozent des gesamten Steuerprivilegs, daher ist es aus Gründen der Wettbewerbsgleichheit gegenüber anderen Verkehrsträgern weder angezeigt die Steuersätze zu senken, noch die Einnahmen auf eine Milliarde Euro zu deckeln.

---

<sup>1</sup> Umweltbundesamt 2012: Vergleich der Emissionen einzelner Verkehrsträger im Personenverkehr. Bezugsjahr 2010. <http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/verkehrstraeger/verkehrstraegervergleich.pdf>

## Positive Wirkungen der Luftverkehrssteuer

In einem Gutachten des finanzwirtschaftlichen Instituts der TU Chemnitz wurden als längerfristige Trends im Luftverkehr abnehmende Wachstumsraten im Bereich der Billigflieger und die Rückverlagerung von Flügen an große Flughäfen identifiziert<sup>2</sup>. Der VCD hält es für sehr wahrscheinlich, dass die Luftverkehrssteuer diese Trends verstärkt. Das Gutachten zeigt auch auf, dass eine Abwanderung von Passagieren an ausländische Flughäfen nicht stattgefunden hat.

### Abnahme von Inlandsflügen

Insbesondere im Bereich der Inlandsflüge besteht ein großes Potenzial zur Verlagerung von Reisen aus der Luft zurück auf den Boden. Durch die steuerliche Gleichbehandlung der Verkehrsträger könnte die Verlagerung von Flügen insbesondere auf die Bahn massiv verstärkt werden. Dies ließe sich durch eine aktive Politik zur Unterstützung der aus Gründen des Klima- und Lärmschutzes positiven Verkehrsverlagerung noch ausweiten. Insbesondere müssten die Kapazitäten der Bahn entsprechend erweitert und das Angebot verbessert werden.

### Rückgang von Billigflügen

Low-Cost-Carrier setzen klima- und umweltpolitisch einen falschen Anreiz, weil sie mit einer aggressiven Preispolitik unter Nutzung verschiedener staatlicher Subventionen, Verkehre von bodengebundenen Verkehrsträgern in die Luft ziehen. Aufgrund der erheblich stärkeren Klimawirksamkeit des Luftverkehrs führt dies zu einer Beschleunigung der Klimaerwärmung. Auch werden auf der Nachfrageseite falsche Anreize für Kurztrips oder Fernreisen, die lediglich aufgrund des geringen Preises der Flugreise unternommen werden, gesetzt. Aus klima- und umweltpolitischer Sicht ist der Rückgang des Low-Cost-Bereichs in Deutschland um 2,4 Prozent im vergangenen Jahr zu begrüßen.

### Konzentration der Standorte

Die Zahlen des vergangenen Jahres sowie der ersten Monate des Jahres 2012 zeigen, dass eine Konzentration der Flugbewegungen auf die großen Standorte stattfindet. In Berlin-Tegel mit 7,1 Prozent, München mit 5,3 Prozent und in Frankfurt/Main mit 5 Prozent ist die Zahl der Starts und Landungen 2011 dort überdurchschnittlich gewachsen. An Regionalflughäfen gingen die Flugbewegungen gegen den Trend um 3,4 Prozent zurück. Auf diese Weise kann die Zahl der von Fluglärm Betroffenen in der Fläche verringert werden.

## Die positive Wirkung der Luftverkehrssteuer verstärken

Entgegen der Absicht der Regierungsfractionen, die Steuersätze der Luftverkehrssteuer zu senken, ist es sinnvoll die folgenden Rahmenbedingungen zu verändern, um die positiven Wirkungen der Luftverkehrssteuer zu verstärken.

### Aktive Politik zur Verlagerung von Inlandsflügen

Die Bundesregierung sollte sich aktiv für das Umsteuern von der Luft auf den Boden einsetzen. Ein besonders hohes Potenzial besteht bei Inlandsflügen. Um es zu heben, muss die Attraktivität des Staatsunternehmens Deutsche Bahn – beispielsweise durch einen Deutschlandtakt – verbessert und auch für den europäischen Bereich die Nachtzugverbindungen verbessert und ausgebaut werden.

---

<sup>2</sup> Thießen, Friedrich; Haucke, André und Wosnitza, Anne 2012: Auswirkungen der Luftverkehrssteuer auf die Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland. S. 116, 122.

## **Besteuerung nach Klassen differenzieren**

Zukünftig sollten die Steuersätze nicht nur nach Entfernung, sondern auch nach Klassen differenziert werden. Da Passagiere in der First und Business Class mehr Raum beanspruchen als Economy-Reisende ist auch ihr Anteil an den negativen Folgen des Luftverkehrs höher. Entsprechend sollten für diese Plätze auch höhere Steuersätze erhoben werden.

## **Luftfracht besteuern**

Bisher bleibt der Bereich der Luftfracht weiterhin steuerfrei. Auch dies stellt eine massive steuerliche Benachteiligung aller anderen Verkehrsträger da. Zur Besteuerung wäre eine gewichtsbezogene Komponente oder Erhebung einer Steuer pro abfliegendem Flugzeug denkbar.

## **Besteuerung europaweit vereinheitlichen**

Auch in anderen europäischen Ländern gibt es bereits eine Ticket-Tax. Die Bundesregierung sollte daher mit anderen Ländern, die sich bereits für eine solche Steuer entschieden haben, auf eine europaweite Mindestbesteuerung hinwirken.

## **Treibstoff Kerosin besteuern und Mehrwertsteuer auf Flüge ins Ausland erheben**

Um neben der Nachfrageminderung auch ökonomische Anreize zu setzen, Flüge effizienter durchzuführen, wäre eine Steuer notwendig, die sich stärker am tatsächlichen Verbrauch des Flugzeugs orientiert und dessen Auslastung berücksichtigt. Daher sollte sich die Bundesregierung europaweit für die Besteuerung von Kerosin einsetzen. Erst mit dieser Steuer werden besonders effiziente Fluggesellschaften, die alle Möglichkeiten der Einsparung von Kerosin nutzen, einen Wettbewerbsvorteil bekommen. Zur Erreichung gleicher Wettbewerbsbedingungen sollte die Befreiung von Flügen ins Ausland von der Mehrwertsteuer aufgehoben werden.

### *Herausgeber*

**VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.**  
Rudi-Dutschke-Straße 9  
10969 Berlin  
Fon 030/280351-0  
Fax -10  
mail@vcd.org · [www.vcd.org](http://www.vcd.org)

### **bei Rückfragen:**

Heiko Balsmeyer · Referent für Verkehrspolitik  
Fon 280351-22 · [heiko.balsmeyer@vcd.org](mailto:heiko.balsmeyer@vcd.org)

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers  
© VCD e.V. 11/2012