

**Stellungnahme des  
Flughafenverbandes ADV zum:**

**„Entwurf eines Gesetzes zur Änderung  
des Luftverkehrsteuergesetzes“**

**Stand: 4. Oktober 2019**

**FLUGHAFENVERBAND**



## 1. Hintergrund

Das Bundesministerium für Finanzen (BMF) hat am 2. Oktober 2019 einen Entwurf zur Änderung der LuftVSt vorgelegt. Mit den zusätzlichen Einnahmen soll u.a. die Absenkung der MWSt auf den Fernverkehr der Deutschen Bahn gegenfinanziert werden.

Dieser Entwurf ist eine Folge des von der Bundesregierung am 20. September 2019 vorgelegten Klimaschutzprogramms zur Sicherstellung der Klimaschutzziele 2030. Dieses sieht auch eine Erhöhung der Luftverkehrsteuer vor. Der anliegende Gesetzentwurf soll diese Maßnahme umsetzen. Es soll zum 1. April 2020 in Kraft treten.

Durch die Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes wird die Luftverkehrswirtschaft mit zusätzlichen Kosten von mehr als 500 Mio. Euro p.a. belastet.

## 2. Das BMF sieht eine prozentuale Gleichverteilung auf alle drei Kategorien vor.

Distanzklasse	Alt	Neu	Erhöhung in EUR	Erhöhung in %
1	7,50 EUR	10,43 EUR	+2,93 EUR	+39,07%
2	23,48 EUR	32,57 EUR	+9,09 EUR	+38,57%
3	42,18 EUR	58,63 EUR	+16,45 EUR	+39,00%

## 3. Erhöhung der Luftverkehrsteuer – Konsequenzen für die Branche

Die zu erwartende zusätzliche Überwälzung der Steuer auf die Flugpreise wird unmittelbar Auswirkungen auf die Einzelpreise für Flugreisen haben. Die bereits bestehende Wettbewerbsbenachteiligung deutscher Airlines und Flughäfen wird durch diese Maßnahme weiter verschärft. Insbesondere im Bereich der so genannten Billigfluggesellschaften macht die Steuer einen erheblichen Anteil des Gesamtflugpreises aus.

Die angedachte Erhöhung der Luftverkehrsteuer stellt einen **klaren Bruch der Regierungskoalition mit dem Koalitionsvertrag**. Vor zwei Jahren vereinbarten SPD und Union noch aus Gründen der internationalen Wettbewerbsfähigkeit die Überprüfung national einseitiger Belastungen des Luftverkehrs.

#### 4. Luftverkehrsteuererhöhung verfehlt zusätzlich Ziele – Unzureichende Wirkung für den Klimaschutz

Mit der Erhöhung verschärft die Bundesregierung die **wettbewerbsverzerrende Wirkung** dieser im nationalen Alleingang eingeführten Steuer zu Lasten der deutschen Flughäfen und Fluggesellschaften.

Dagegen **unterbeibt eine zielgerichtete Verwendung** der Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer für Entwicklung und Markteinführung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe für den Luftverkehr (**verkehrssysteminterner Finanzierungskreislauf**). Darüber hinaus entzieht die Bundesregierung mit dieser Steuererhöhung den Unternehmen dringend benötigte Mittel für Investitionen in energieeffizientere Flugzeuge und ökologisch nachhaltige Infrastrukturen.

#### 5. Einführung der Luftverkehrsteuer war bereits ein ordnungspolitischer Sündenfall

Bereits die Einführung der Luftverkehrsteuer im Jahr 2011 hat Airlines dazu veranlasst Angebote im deutschen Markt zu reduzieren oder erstlos zu streichen. Die Entwicklung des Luftverkehrs im Jahresverlauf 2011 an den Flughäfen liefert **eindeutige Hinweise, die auf die negativen Auswirkungen der Luftverkehrsteuer hindeuten**. Mehrere Fluggesellschaften, u.a. damals Ryanair, Germanwings und Air Berlin, haben Veränderungen ihres Angebotes in Bezug zur Luftverkehrsteuer gesetzt, die überwiegend zum Beginn des Sommerflugplans 2011 (Ende März 2011) wirksam geworden sind.

Vor allem grenznahe Flughäfen mit einem hohen Anteil an Low-Cost-Verkehr und innerdeutschen Flügen mussten zum Teil deutliche Einbrüche in den Passagierzahlen hinnehmen. Die doppelte Besteuerung des innerdeutschen Luftverkehrs, bei dem die Luftverkehrsteuer beim Hin- und Rückflug erhoben wird, wirkt besonders problematisch. Nach Analysen der ADV ging der Low-Cost-Verkehr im Jahr 2011 um 5,2 Prozent zurück. Nachhaltige Rückgänge sind vor allem im innerdeutschen Low-Cost-Verkehr zu verzeichnen, der nach Kapazitätsabbau und -verlagerungen von Fluggesellschaften um 24,7 Prozent zurückging. Grenznahe ausländische Flughäfen verzeichneten hingegen im gleichen Zeitraum deutliche Zuwächse. Selbst das BMF konstatiert in Evaluierungsberichten, dass die Abgabe jährlich zu Verkehrsverlusten von zwei bis fünf Mio. Passagieren führt. Die nationale Luftverkehrsteuer ist dementsprechend ein inakzeptables Aufbauprogramm für grenznahe Flughäfen in unseren Nachbarländern.

## 6. Negative Auswirkungen auch für Reisende und Wirtschaft

Betroffen von der Steuer sind nicht nur Flughäfen und Fluggesellschaften, sie trifft auch die an Flughäfen tätigen Unternehmen, die Tourismuswirtschaft und Unternehmen, die im Geschäftsreiseverkehr auf gute Flugverbindungen angewiesen sind. Über den Multiplikatoreffekt verstärken sich die negativen Folgen sogar noch. Deutschland als Exportnation ist auf hervorragende Luftverkehrsverbindungen angewiesen, und auch die vielen Privatreisenden profitieren von einer guten Anbindung an Ziele in der ganzen Welt. Das schafft nur eine starke deutsche Luftfahrt, die dauerhaft im internationalen Wettbewerb bestehen kann.

Während der Luftverkehr in anderen Regionen der Welt gezielt gefördert wird, leidet die Luftverkehrswirtschaft hierzulande an nationalen und europäischen Alleingängen, die in Summe schwere Nachteile im internationalen Wettbewerb bedeuten – sei es bei Betriebszeitbeschränkungen, bei der Ausgestaltung des Emissionshandels oder bei der Bürokratisierung des Planungsrechts. Das gravierendste Beispiel für solche Nachteile ist die 2011 eingeführte Luftverkehrsteuer, die in wettbewerbsverzerrender Weise überwiegend die deutschen Fluggesellschaften trifft.

Durch diesen Alleingang wird mit dem im Luftverkehr weltweit geltenden System der Finanzierung des Luftverkehrs (kostendeckende Gebühren statt Steuern) gebrochen. **Im harten internationalen Wettbewerb sind solche willkürlichen Belastungen der eigenen Industrie eine sehr schwere Hypothek.**

Die Folgen: Flugverbindungen werden gestrichen, Investitionen in effizienteres und leiseres Gerät werden schwerer, Anbindung und Beschäftigung gehen verloren und immer mehr deutsche Flughäfen geraten in die „roten Zahlen“.

## 7. Position des Flughafenverbandes ADV

Die Einführung der Luftverkehrsteuer war und bleibt ein ordnungspolitischer Sündenfall:

- Die deutschen Flughäfen fordern nach wie vor die Abschaffung der Luftverkehrsteuer. Mit Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland müssen auch weitere Steuerbelastungen unterbleiben.
- Die Luftverkehrsteuer führt zu Wettbewerbsverzerrungen: Jedes Jahr wandern rund 5 Mio. Passagiere zu Flughäfen ins benachbarte Ausland ab, um die höheren Ticketpreise in Deutschland zu umgehen.

- Die Luftverkehrsteuer dient einem systemfremden Zweck: Mit der Steuer werden allgemeine Haushaltsdefizite ausgeglichen, die nicht durch den Luftverkehr verursacht werden.
- Sie entfaltet keinerlei positive Lenkungswirkung: Weder unterstützt sie leiseres noch emissionsärmeres Fliegen. Stattdessen schwächt sie die finanzielle Leistungsfähigkeit von Flughäfen und Airlines.
- Die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer werden zu einem großen Teil durch staatliche Mindereinnahmen an anderer Stelle aufgezehrt.
- Der nationale Alleingang bei der Mehrbelastung des internationalen Verkehrsträgers Luftfahrt ist auch klimapolitisch kontraproduktiv. Wettbewerbsverzerrungen werden hierdurch verschärft und die Investitionskraft für energieeffizientere Flugzeuge und CO<sub>2</sub>-neutrales Kerosin reduziert. Zielführender wären Anreize für CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe im Flugverkehr, zumindest aber eine Verwendung der Einnahmen der Luftverkehrssteuer für den Markthochlauf von PtX-Anlagen.

**WICHTIG – 1.) Sollte eine Erhöhung der Luftverkehrsteuer unabwendbar sein**, erachtet die ADV die vom BMF vorgesehene **gleichmäßige Verteilung auf alle drei Kategorien als tragbaren Kompromiss**, allerdings nur wenn Umsteigerpassagiere weiterhin von der Steuererhöhung ausgenommen werden.

**WICHTIG – 2.) Sollte eine Erhöhung der Luftverkehrsteuer unabwendbar sein**, sollten die **Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer in gleicher Höhe in klimaschützende Maßnahmen im Luftverkehr zurückfließen** (regenerative Kraftstoffe, Investitionen in energieeffizientere Flugzeuge).

## **8. Ersatzlose Streichung des Absenkungsmechanismus in § 11 Abs. 2 LuftVStG ist abzulehnen**

Nach § 11 Abs. 2 LuftVStG a. F. werden die gesetzliche Steuersätze jährlich unter Berücksichtigung des Einbezugs des Luftverkehrs in den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten abgesenkt.

Die Streichung des bisherigen Absenkungsmechanismus sowie die Ver- und Anrechnung der Zertifikatskäufe der Fluggesellschaften (EU-ETS) auf die Luftverkehrsteuer wird zu (weiteren) erheblichen finanziellen Mehrbelastungen führen.

Nach ersten Schätzungen werden hierdurch weitere 50 Mio. Euro p.a. anfallen. Dieser Betrag wird perspektivisch wachsen, weil der CO<sub>2</sub>-Tonnenpreis steigen wird. Dies schon allein dadurch initiiert, weil in der kommenden Handelsperiode p.a. 2,2 Prozent der Zertifikate „aus dem Markt genommen“ werden.

**Ansprechpartner:**

Flughafenverband ADV

Jens Gerlich; [gerlich@adv.aero](mailto:gerlich@adv.aero)

Tel. 030 - 310118-33