

**Stellungnahme**

**Referentenentwurf  
Luftverkehrssteuer-  
Absenkungsverordnung 2021  
(LuftVStAbsenkV 2021)**

**Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.**

## Bewertung

Der Verordnungsentwurf zur Absenkung der Luftverkehrsteuer (LuftVSt) sieht eine marginale Absenkung der Steuersätze (um 1,175911%) für das Jahr 2021 unter Berücksichtigung der Einnahmen aus dem Handel mit Treibhausgaszertifikaten im Jahr 2020 vor. Die Absenkung ist richtig.

Der BDI hat bereits Anfang des Jahres mit Nachdruck nicht nur die Beibehaltung, sondern auch die Erhöhung der Luftverkehrsteuer abgelehnt. Die zuletzt mit der Erhöhung von April 2020 veranschlagten Soll-Einnahmen aus der LuftVSt mit 1,75 Mrd. Euro stellt eine erhebliche Belastung für die Luftverkehrsbranche und den gesamten Luftverkehrsstandort Deutschland dar. Durch die zusätzlichen Kosten wird der Volkswirtschaft Liquidität und insbesondere der deutschen Luftverkehrswirtschaft Investitionskraft entzogen. Insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen dramatischen Lage, in der sich die Luftfahrt in Folge der Auswirkungen der Covid-19-Pandemie befindet, würden längerfristige Ansätze zur Entlastung der Branche ein deutlicheres und positives Signal setzen.

Bereits vor der Corona-Krise sah sich der Luftverkehr mit seiner volkswirtschaftlichen Bedeutung für den Industriestandort Deutschland erheblichem regulativem Druck ausgesetzt. So verloren deutsche Fluggesellschaften mit der Einführung der Luftverkehrsteuer seit 2012 insgesamt 11 Prozentpunkte Marktanteil. Der Marktanteil der deutschen Fluggesellschaften am Luftverkehr in Deutschland lag nach Angaben der Branche zuletzt bei 56 Prozent (Stand: 2019). Ursächlich für den kontinuierlichen Marktanteilsverlust sind die insgesamt steigenden ordnungs- und fiskalpolitischen Belastungen in Deutschland, die insbesondere die heimischen Fluggesellschaften überproportional stark belasten und damit für eine abnehmende Wettbewerbsfähigkeit verantwortlich sind.

Die Förderung von technischen Innovationen wie Investitionen in modernen Flugzeugbau, wie im Konjunkturpaket der Bundesregierung vorgesehen und Anreize für alternative nachhaltige Treibstoffe im Luftverkehr erzielen größere Klimaschutzeffekte. Die bereits in der Nationalen Wasserstoffstrategie der Bundesregierung von Juni 2020 diskutierte Beimischungsquote für strombasierte Kraftstoffe im Luftverkehr soll die Emissionen im Luftverkehr senken und den Markthochlauf alternativer nachhaltiger Kraftstoffe anreizen. Diese müssten aber auch zu wettbewerbsneutralen Marktpreisen getankt werden können. Auch hier droht eine weitere finanzielle Belastung mit Potential zur Wettbewerbsverzerrung im internationalen Vergleich. Im nationalen Alleingang würde eine Quote aufgrund der vielfach höheren Kosten für alternative Kraftstoffe den Flugverkehr zugunsten ausländischer Wettbewerber verlagern, ohne CO<sub>2</sub>-

**Bundesverband der  
Deutschen Industrie e.V.**  
Mitgliedsverband  
BUSINESSEUROPE

*Hausanschrift*  
Breite Straße 29  
10178 Berlin

*Postanschrift*  
11053 Berlin

*Ansprechpartner*  
Robin Kunst

T: +493020281751  
F: +493020282751

*Internet*  
www.bdi.eu

*E-Mail*  
R.Kunst@bdi.eu

Emissionen wirkungsvoll zu reduzieren und klimafreundlichen Technologien zur Marktfähigkeit zu verhelfen. Wettbewerbsverzerrungen gilt es zu vermeiden. Die im Luftverkehr entstehenden Mehrkosten bei einer Verpflichtung zur Beimischung von strombasierten Kraftstoffen im Luftverkehr sollten grundsätzlich für den Markthochlauf wettbewerbsneutral gegenfinanziert werden.

So empfehlen wir den Markthochlauf von nachhaltigen strombasierten Kraftstoffen beispielsweise durch entsprechende gesetzliche Anpassungen und Harmonisierung im Bereich der nationalen Luftverkehrsteuer gegenzufinanzieren. Dies könnte über eine vollständige Anrechnung oder einen Abzug der Mehrkosten im Rahmen der Ermittlung der Steuerschuld erfolgen. Nach § 11 Absatz 2 Luftverkehrsteuergesetz sind die Steuersätze im Verordnungswege aufgrund der Belastung der Luftfahrtunternehmen durch die Teilnahme am Emissionszertifikatehandel anzupassen. Wir plädieren dafür, die Mehrkosten, die im Zuge einer Beimischungsquote für strombasierte Kraftstoffe, die noch immer um ein Vielfaches teurer sind als herkömmliches Kerosin, den Luftfahrtunternehmen anfallen, über eine Verrechnung bei der Ermittlung der Steuerschuld aus der LuftVSt und eine dementsprechende Absenkung der Steuersätze zu decken.

So können Wettbewerbsverzerrungen im Luftverkehr zulasten der deutschen Luftfahrtunternehmen, die von einer Beimischungsquote von strombasierten Kraftstoffen immens betroffen wären, vermieden werden. Zeitgleich wird die Verwendung von alternativen strombasierten Kraftstoffen zusätzlich angereizt. Eine Absenkung der Steuersätze könnte somit auch folglich zu einer Absenkung von Emissionen führen und dem Klimaschutz im Luftverkehr zuträglich sein.

## **Über den BDI**

Der BDI transportiert die Interessen der deutschen Industrie an die politisch Verantwortlichen. Damit unterstützt er die Unternehmen im globalen Wettbewerb. Er verfügt über ein weit verzweigtes Netzwerk in Deutschland und Europa, auf allen wichtigen Märkten und in internationalen Organisationen. Der BDI sorgt für die politische Flankierung internationaler Markterschließung. Und er bietet Informationen und wirtschaftspolitische Beratung für alle industrierelevanten Themen. Der BDI ist die Spitzenorganisation der deutschen Industrie und der industrienahen Dienstleister. Er spricht für 40 Branchenverbände und mehr als 100.000 Unternehmen mit rund 8 Mio. Beschäftigten. Die Mitgliedschaft ist freiwillig. 15 Landesvertretungen vertreten die Interessen der Wirtschaft auf regionaler Ebene.

## **Impressum**

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)  
Breite Straße 29, 10178 Berlin  
[www.bdi.eu](http://www.bdi.eu)  
T: +49 30 2028-0

### **Ansprechpartner**

Robin Kunst  
Referent  
Telefon: +49 30 2028-1751  
[r.kunst@bdi.eu](mailto:r.kunst@bdi.eu)

BDI Dokumentennummer: D 1275