

Stellungnahme

**Referentenentwurf
Entwurf eines Gesetzes zur
Änderung des
Luftverkehrsteuergesetzes
(LuftVStG)**

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.

Zusammenfassung

Der BDI lehnt eine Erhöhung der Luftverkehrsteuer (LuftVSt) im nationalen Alleingang ab. Mit der Erhöhung der LuftVSt entzieht die Bundesregierung den Unternehmen dringend benötigte Mittel für weitere Investitionen in technische Innovationen. Die Förderung von energieeffizienteren Flugzeugflotten und des Einsatzes CO₂-neutraler Treibstoffe sind effektivere Hebel, um den Luftverkehr besser mit dem Klimaschutz in Einklang zu bringen.

Die Schwächung der Investitionskraft stellt eine gravierende Belastung des deutschen Luftverkehrs dar und führt zu verstärkten Wettbewerbsverzerrungen innerhalb Europas und Verlagerungseffekte von deutschen Fluggesellschaften und Flughäfen ins benachbarte europäische Ausland. So werden Treibhausgasemissionen nur verlagert, aber nicht effektiv vermindert.

Im Übrigen ist es der deutschen Luftverkehrswirtschaft dank technologischer Entwicklungen bereits erfolgreich gelungen, seit 1990 den Kerosinbedarf vom Verkehrswachstum abzukoppeln. Im innerdeutschen Flugverkehr hat auch ohne Erhöhung der Luftverkehrsteuer ein deutlicher Verkehrsträgerwechsel zugunsten der Schiene stattgefunden, so dass von weiteren Verteuerungen des Luftverkehrs abzusehen ist. Weitere attraktive Angebote im Schienenfernverkehr sind zu schaffen.

**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

Einleitung

Die Bundesregierung plant im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 Anreize zu schaffen, um den Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen zu verringern. Bürgerinnen und Bürger sollen durch monetäre Anreize zu klimafreundlicherem Handeln angehalten werden. Vor diesem Hintergrund hat das Bundesministerium der Finanzen (BMF) eine Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes (LuftVStG) vorgelegt, die eine höhere Bepreisung des Luftverkehrs vorsieht. Dem Gesetzentwurf zufolge bilde die bisherige Bepreisung des Luftverkehrs durch die Luftverkehrsteuer die Klima- und Umweltschädlichkeit nicht ausreichend ab und habe nach Auffassung des BMF auch zu keiner nennenswerten nachhaltigen Verkehrsverlagerung auf andere Verkehrsträger geführt oder Wachstumsraten des Passagieraufkommens beeinträchtigt. Das BMF verspricht sich von der vorgelegten Gesetzesänderung eine nachhaltige Verkehrsverlagerung auf die Schiene infolge einer weiteren Verteuerung von Ticketpreisen für die Kurz-, Mittel- und Langstreckenflüge aus Deutschland.

Die Gesetzesänderung zielt darauf ab, die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer als Bestandteil der Steuereinnahmen des Bundes insgesamt zur Finanzierung der Ausgaben zur Bekämpfung des Klimawandels einzusetzen. Das BMF kalkuliert die durch die Änderung des LuftVStG entstehenden zusätzlichen Kosten für Luftverkehrsunternehmen auf insgesamt über 700 Mio. Euro. Das BMF folgert, dass sich die erhöhte Steuer unmittelbar auf die Flugpreise bzw. die Einzelpreise für Flugreisen auswirken.

Diese Änderungen haben nicht nur gravierende nachteilige Auswirkungen auf die deutschen Luftverkehrsunternehmen mit ihren Basen und Drehkreuzen in Deutschland, sondern auch auf den Luftverkehrsstandort Deutschland insgesamt, der im europäischen Vergleich durch steigende Kosten an Attraktivität verliert.

Mit der Erhöhung der LuftVSt verschärft die Bundesregierung die wettbewerbsverzerrende Wirkung der Steuer zulasten der deutschen Fluggesellschaften und der deutschen Flughäfen. Durch diese Folgewirkungen wird der Luftverkehrsstandort Deutschland deutlich geschwächt und Verlagerungen des Luftverkehrs zu anderen internationalen Drehkreuzen in europäischen Nachbarländern begünstigt.

Darüber hinaus begeht die Regierungskoalition mit dieser Maßnahme einen eklatanten Wortbruch zu ihrer im Koalitionsvertrag getroffenen Aussage, nationale Sonderregelungen im Luftverkehr zurückzunehmen beziehungsweise nicht zu verschärfen. Der vorgelegte Gesetzentwurf stellt eine Verschärfung des nationalen Alleingangs zulasten des deutschen Wirtschaftsstandortes und deutscher Fluggesellschaften dar.

Bewertung

Der BDI lehnt mit Nachdruck nicht nur die Beibehaltung, sondern auch eine Erhöhung der Luftverkehrsteuer im nationalen Alleingang ab. Sie stellt einen klaren Bruch des Koalitionsvertrags dar, in welchem vor zwei Jahren aus Gründen der internationalen Wettbewerbsfähigkeit die Überprüfung und Entlastung von nationalen einseitigen Kosten des Luftverkehrs festgeschrieben wurde. Konsequenterweise müsste auf europäischer Ebene eine einheitliche Lösung angestrebt werden und die nationalen Sonderabgaben des Luftverkehrs hierin aufgehen oder vermindert werden.

Zusätzliche Kostenbelastungen schwächen nicht nur den Luftverkehrsstandort, sondern auch den Wirtschaftsstandort Deutschland. Als exportabhängige Wirtschaft ist die Bundesrepublik Deutschland auf die zahlreichen Geschäftsreisenden aus dem Ausland und regelmäßige Messebesucher angewiesen. Verteuerungen der Flugkosten und begünstigende Verlagerungen des Luftverkehrs zu europäischen Nachbarstaaten und die Attraktivität dortiger internationaler Messen und Konferenzen – dem Klima wäre hiermit kaum geholfen. CO₂-Emissionen würden letztlich nicht, wie mit der Gesetzesänderung angestrebt, verringert, sondern lediglich verlagert.

Im Einzelnen

1. Mit der Erhöhung der Luftverkehrsteuer verschärft die Bundesregierung die wettbewerbsverzerrende Wirkung dieser im nationalen Alleingang eingeführten Steuer zulasten der deutschen Fluggesellschaften und Unternehmen, die mit ihren Geschäftsreisenden den Großteil dieser Teuerungen stemmen dürften.
2. Darüber hinaus fehlt eine zielgerichtete Verwendung der Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer für Entwicklung und Markteinführung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe. Darüber hinaus entzieht die Bundesregierung mit dieser Steuererhöhung den Unternehmen dringend benötigte Mittel für Investitionen in energieeffizientere Flugzeuge.
3. Die Erhöhung der Luftverkehrsteuer ist stark wettbewerbsverzerrend zulasten der deutschen Luftfahrtunternehmen. Auch wenn die Luftverkehrsteuer für jeden Fluggast aus Deutschland von in- wie ausländischen Luftfahrtunternehmen abgeführt werden muss, tragen insbesondere die deutschen Fluggesellschaften das Gros der finanziellen Belastung, da sie ihre Basen und Drehkreuze in Deutschland haben und somit überproportional belastet sind.

4. Die Steuer schlägt sich überproportional auf Flügen zu europäischen Zielen nieder. Allerdings ist der europäische und inländische Luftverkehr bereits vollumfänglich in den Europäischen Emissionshandel einbezogen, an dem er seit 2012 teilnimmt und ab 2020 am globalen Kompensationsprogramm CORSIA. Dieses Instrument für internationale Flüge zielt darauf ab, dass der weltweite Luftverkehr schon ab dem kommenden Jahr CO₂-neutral wachsen soll. Trotz dieser Maßnahmen wird der Luftverkehr mit Steuern stärker belastet und so die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Luftfahrtunternehmen beeinträchtigt.
5. Dass die deutsche Luftverkehrswirtschaft enorme Beiträge zum Klimaschutz leistet und leisten kann, belegt die Entkoppelung des Kerosinbedarfs vom Verkehrswachstum. So ist in den Jahren 1990 bis 2017 der Kerosinbedarf zwar um 117 Prozent gewachsen, das Verkehrswachstum hingegen um mehr als das Doppelte. Anders herum formuliert: die Emissionen pro Fluggast wurden im gleichen Zeitraum durch technische Entwicklungen und Investitionen in emissionsärmere Flugzeuge um mehr als 40 Prozent reduziert.
6. Ebenso soll eine Verkehrsverlagerung auf die Bahn mithilfe der Erhöhung erreicht werden. Dem Kabinettsbeschluss zu den Eckpunkten eines Klimaschutzprogrammes vom 20. September 2019 folgend, soll die Erhöhung der LuftVSt eine Absenkung der Mehrwertsteuer auf Bahnfahrten im Fernverkehr finanzieren. Wir halten diese Koppelung für falsch und im Sinne klimapolitischer Fortschritte im Luftverkehr sogar für kontraproduktiv. Damit erhalten Wettbewerbsziele für die Schiene offenbar Vorrang vor effizienten Maßnahmen zum Klimaschutz im Flugverkehr. Die Mehrwertsteuersenkung bei der Schiene sollte sich gerade auf die Nachfrage im Personenschienenverkehr positiv auswirken und wird als singuläre Maßnahme zur Förderung der Schiene unterstützt.
7. Die Gesetzesänderung und die darin geregelte Anhebung der Steuersätze für Kurz-, Mittel- und Langstreckenflüge strebt an, Anreize für ein umweltgerechtes Verhalten im Flugverkehr zu setzen. Die Erhöhung der Staatseinnahmen aus der LuftVSt wird nicht zu einer Verlagerung auf die Schiene führen. Im innerdeutschen Luftverkehr spielt die Reisezeit insbesondere für Geschäftsreisende eine wichtige Rolle bei der Wahl des Verkehrsmittels. So wird im deutschen Inland auf langer Strecke geflogen, wenn der zeitliche Vorteil wichtig ist. Bei kürzeren Flügen handelt es sich häufig auch um Zubringerflüge zu Drehkreuzen und dann anschließende internationale Verbindungen. Diese Zubringerflüge bewahren die hohe Konnektivität und Attraktivität des Standorts Deutschland für internationale Reisen und ermöglichen internationale Mobilität. Im inländischen Flug- und Linienverkehr hat seit 2008 laut Bundeswirtschaftsministerium die Zahl der Passagiere im

Schieneverkehr um rund 16 Prozentpunkte zugelegt, während der inländische Luftverkehr um 5 Prozentpunkte abgenommen hat.

8. Auf kurzen Strecken ohne gewichtigen Geschwindigkeitsvorteil des Flugverkehrs gegenüber der Bahn rentiert sich der Flugverkehr nicht. Daher sollte der Anschluss von Drehkreuzen des Flugverkehrs an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn garantiert werden, wie er derzeit in München fehlt. Der gewünschte positive Effekt auf CO₂-Reduktionen würde durch gezielte Förderung von Infrastruktur und Innovationen geschaffen. Die Einnahmen der LuftVSt wären besser in der Förderung von Innovationen zur CO₂-Reduktion aufgehoben. Ein Beispiel hierfür wäre die Förderung von nachhaltigen und alternativen Kraftstoffen für den Luftverkehr.
9. Die veranschlagten Soll-Einnahmen aus der Erhöhung der LuftVSt mit 1,75 Milliarden Euro stellt eine erhebliche Belastung für die Luftverkehrsbranche aber auch für die Geschäftsreisenden von Wirtschaftsunternehmen dar. Durch die nationale Erhöhung der LuftVSt entstehen volkswirtschaftlich zusätzliche Kosten von über 700 Millionen Euro jährlich. Dies entzieht der Volkswirtschaft Liquidität und insbesondere der deutschen Luftverkehrswirtschaft Investitionskraft. Die Förderung von technischen Innovationen würde einen größeren Klimaschutzeffekt erzielen als die einseitige Erhöhung der LuftVSt.
10. Der Luftverkehr und das Klima profitierten von energieeffizienten Flugzeugen und regenerativen Treibstoffen. Eine zielgerichtete Verwendung der Einnahmen aus der bisherigen Luftverkehrsteuer für die Förderung von Forschung und Entwicklung technischer Innovationen und alternativer Treibstoffe wäre ein vergleichsweise möglicher konstruktiver Ansatz. Die Erhöhung der LuftVSt stellt dagegen eine enorme finanzielle Belastung des Luftverkehrs und der deutschen Wirtschaft dar. Verlagerungseffekte des Verkehrs ins europäische Ausland führen zulasten der nationalen Luftverkehrswirtschaft und führen zu keiner Verbesserung des Klimas.

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 36 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
T: +49 30 2028-0

Ansprechpartner

Robin Kunst
Referent
Telefon: +49 30 2028-1751
r.kunst@bdi.eu

BDI Dokumentennummer: D 1101