

Effektiver Klimaschutz

IM LUFTVERKEHR GEHT DAS NUR INTERNATIONAL

Es gibt sie – Flugtickets für unter 10 Euro. Irrationale Preise, die ökologisch, ökonomisch und politisch unverantwortlich sind. 10-Euro-Tickets machen die Branche zur Zielscheibe für Kritik. Die dadurch künstlich kreierte Nachfrage verstopft zudem unnötig den Luftraum. Lufthansa geht einen anderen Weg. Wir wollen ein qualitatives und verantwortungsvolles Wachstum.

Hohe Abgabenlast im Luftverkehr

Die Abgabenlast im Luftverkehr ist durch die Nutzerfinanzierung und die Luftverkehrsteuer in Deutschland heute schon hoch. Sie unterscheidet sich zudem strukturell von der Finanzierung der Straße und der Schiene. Als einziger Verkehrsträger trägt der Luftverkehr die Kosten für Infrastruktur und Sicherheit selbst. So zahlen Fluggesellschaften in Deutschland jährlich rund 6 Milliarden Euro für die Infrastrukturnutzung am Boden und in der Luft. Zudem besteht mit der Luftverkehrsteuer eine Sonderabgabe pro Passagier, die dem Staat mehr als 1,2 Milliarden Euro pro Jahr bringt.

Wie steht es um die Kerosin- und Mehrwertsteuer?

Um weltweit möglichst gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, wurde im Chicagoer Abkommen von 1944 vereinbart, dass für grenzüberschreitenden Flüge keine Kerosin- und Mehrwertsteuer erhoben wird. Auf innerdeutschen Strecken zahlen die Airlines die volle Mehrwertsteuer. Der Bund könnte auf Inlandsflüge eine Kerosinsteuer erheben. Etwaige Steuereinnahmen lägen bei rund 570 Millionen Euro. Eine Mehrwertsteuer für grenzüberschreitende Flüge – die ausschließlich

über deutsches Hoheitsgebiet erhoben werden könnte – würde rund 300 Millionen Euro bringen. In Summe lägen diese Einnahmen also deutlich unter denen der Luftverkehrsteuer.

Nationale Alleingänge helfen dem Klima nicht

Der Luftverkehr zahlt in Europa bereits einen CO₂-Preis. Seit 2012 ist er als einziger Verkehrsträger Teil des Emissionshandels. Zusätzliche, über die Luftverkehrsteuer hinausgehende nationale Abgaben oder Verbote würden dem Luftverkehrsstandort Deutschland schaden, ohne dass für das Klima etwas gewonnen wäre. Stattdessen wären Verlagerungseffekte an ausländische Drehkreuze die Folge. Bei der Kerosinsteuer würden Fluggesellschaften vermehrt im Ausland tanken. Das zusätzliche Gewicht während des Fluges führt zu steigenden CO₂-Emissionen. Das zeigt: Gerade im Luftverkehr kommt es darauf an, weltweit geltende Klimaschutzregeln zu stärken. Die Branche selbst ist hier in Vorleistung gegangen und hat sich mit dem globalen Kompensationssystem CORSIA eine ambitionierte klimapolitische Agenda gesetzt.

EINNAHMEN DER LUFTVERKEHRSTEUER ÜBERTREFFEN POTENZIELLES STEUERAUFKOMMEN AUS DER KEROSIN- UND MEHRWERTSTEUER DEUTLICH

Einnahmen aus ...

Luftverkehrsteuer 2018

1,2 Mrd. €

Steuerbefreiung von ...

Kerosinsteuer ... 0,6 Mrd. €

auf innerdeutschen Strecken

Mehrwertsteuer ... 0,3 Mrd. €

auf internationalen Strecken über deutschem Hoheitsgebiet

Quellen: BMF, BDL

Sachverständigenrat warnt vor nationalen Sonderlösungen

Im Juli hat der Sachverständigenrat sein klimapolitisches Sondergutachten der Bundesregierung vorgelegt. Eine wesentliche Empfehlung lautet: „Zur Eindämmung des Klimawandels ist ein global koordiniertes Vorgehen unverzichtbar.“

