

Stellungnahme

zum Verordnungsentwurf zur Festlegung der Steuersätze im Jahr 2024 nach § 11 Absatz 2 des Luftverkehrssteuergesetzes (LuftVStG)

Stand: 16. November 2023

Das Bundesministerium der Finanzen (BMF) hat am 9. November 2023 den Entwurf für die Verordnung zur Absenkung der Steuersätze im Jahr 2024 nach § 11 Absatz 2 des Luftverkehrssteuergesetzes (Luftverkehrsteuer-Absenkungsverordnung 2024 – LuftVStAbsenkV 2024) vorgelegt, mit der Möglichkeit der Kommentierung bis zum 16. November 2023.

Zum Inhalt

Gemäß § 11 Absatz 2 LuftVStG ist das BMF ermächtigt, in Einvernehmen mit den Bundesministerien für Umwelt (BMUB), Verkehr (BMVI) und Wirtschaft (BMWi) die Steuersätze zu Beginn eines Kalenderjahres prozentual abzusenken. Die prozentuale Absenkung errechnet sich laut Gesetz aus dem Verhältnis der Einnahmen des Bundes im Vorjahr aus der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Europäischen Emissionshandel zu einer Milliarde Euro. Versteigerung der luftverkehrsbezogenen Treibhausgasemissionszertifikate hat im Jahr 2023 zu Einnahmen in Höhe von 74.120.040 Euro geführt, sieht der Verordnungsentwurf für das Folgejahr 2024 eine Absenkung um 4,235431 % vor.

Zur Bewertung

Die Berechnung des BMF und die daraus folgende Absenkung der Steuersätze entspricht dem gesetzlichen Auftrag des § 11 Absatz 2 LuftVStG und wird seitens des BDL vollumfänglich begrüßt.

In diesem Zusammenhang und vor dem Hintergrund der Nr. 37 der „Bemerkungen 2022 zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes“ des Bundesrechnungshofs vom 18. April 2023 ist darauf hinzuweisen, dass die Aussage *“Die jährliche Absenkung der Luftverkehrssteuersätze verursacht Steuermindererinnahmen für den Bundeshaushalt und konterkariert klimapolitische Lenkungsziele.“* in wesentlichen Punkten fehl geht.

1. Die vom BRH behaupteten „Einnahmeausfälle“ durch Absenkung der Steuersätze der LuftVSt werden bereits vorjährig durch die Einnahmen aus dem Emissionshandels vollständig kompensiert (§ 11 Abs. 2 LuftVStG)

Die Revision des EU-Emissionshandels für den Luftverkehr (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 115–133) im Rahmen des Fit for 55-Pakets sieht vor, dass die kostenlose Zuteilung von Emissionszertifikaten schrittweise auf null zurückgefahren wird. Im gleichen Maße wie die Anzahl der kostenlos abgegebenen

Emissionszertifikate reduziert werden, steigt der Anteil der zu versteigernden Emissionszertifikate. Ab dem Jahr 2026 müssen Emissionszertifikate zu 100 % von den Luftfahrtunternehmen erworben werden.

Im gleichen Maße, wie die Anzahl der versteigerten Emissionszertifikate ansteigt, werden auch die Einnahmen des Bundes ansteigen. Es werden dann nicht mehr 6 bis 8 % der Zertifikate über die Deutsche Emissionshandelsstelle/DEHSt zu ersteigern sein, sondern ca. 30 – 40 % der benötigten Zertifikate (der Rest der zu 100 % fehlenden Zertifikate wird auf den freien Markt erworben).

Im Gegenzug würden dann auch die Sätze der Luftverkehrsteuer aufgrund des Absenkungsmechanismus des § 11 Absatz 2 LuftVStG deutlich abgesenkt:

Während in den zurückliegenden Jahren die Absenkung der Luftverkehrsteuer durchgängig bei weniger als minus 2 % p.a. gegenüber den im LuftStG festgesetzten Steuersätzen lag, könnte die Absenkung der Steuersätze im Jahr 2026 – abhängig vom Preis der Emissionszertifikate – zwischen minus 15,8 % (Zertifikatspreis: 85 EUR/t CO₂) und minus 22,4 % (Zertifikatspreis 115 EUR/t CO₂) betragen. Das Aufkommen der Luftverkehrsteuer würde dann 2026 in Abhängigkeit von den Einnahmen des Zertifikatehandel und dem aktuellen Emissionszertifikatspreis um mehr als 160 - 200 Mio. EUR sinken.

Dementsprechend kann es nicht zu Einnahmeausfällen für den Bund kommen.

2. Mit der Verschärfung des Emissionshandels kann der Absenkungsmechanismus stärker als bislang seine ursprünglich beabsichtigte Wirkung – die Reduzierung der wettbewerbsverzerrenden Folgen des ETS – erreichen.

Die Zuteilung freier Zertifikate sollte im Rahmen des allgemeinen Emissionshandels mögliche Wettbewerbsverzerrungen zulasten Europäischer Industrien (bspw. Hersteller von Stahl, Zement etc.) ausgleichen. Wie bereits dargestellt, werden diese freien Zertifikate ab 2026 wegfallen. Deshalb soll jetzt mit einem Grenzausgleichsmechanismus, dem CBAM, verhindert werden, dass die EU-Maßnahmen zur Minderung von Treibhausgasemissionen durch steigende Emissionen außerhalb der EU wieder zunichtegemacht werden (das sog. Carbon Leakage) und vermehrt CO₂-intensive Erzeugnisse aus Drittstaaten in die EU importiert werden.

CBAM wird parallel zum allgemeinen Emissionshandelssystem der EU wirken, um dessen Kompensationswirkung bei aus Drittstaaten eingeführten Waren zu ersetzen.

CBAM gilt aber nicht für die Spezialregulierung des Emissionshandels im Luftverkehr. Für einen teilweisen Schutz gegen Carbon Leakage und Wettbewerbsverzerrungen zugunsten von Luftverkehrsgesellschaften, bspw. aus der Türkei und den arabischen Golfstaaten, wird deswegen auch der Absenkungsmechanismus der LuftVSt benötigt.

Deshalb wird mit der Verschärfung des Emissionshandels der Absenkungsmechanismus des § 11 Absatz 2 LuftVStG seine ursprünglich beabsichtigte Wirkung – die Reduzierung von wettbewerbsverzerrenden Folgen des ETS – stärker erreichen.

Zusätzlich: Die Einnahmen aus Luftverkehrsteuer für Klimaschutz im Luftverkehr nutzen

Die Bundesregierung verspricht im Koalitionsvertrag, die Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer „für die Förderung von Produktion und Einsatz von CO₂-neutralen strombasierten Flugkraftstoffen sowie für Forschung, Entwicklung und Flottenmodernisierung im Luftverkehr“ einzusetzen. Der BDL unterstützt dies, die

Erlöse der Luftverkehrssteuer sollten für die Förderung der Produktion und des Einsatzes von nachhaltigen Flugkraftstoffen (Sustainable Aviation Fuels – SAF) sowie für Forschung, Entwicklung und Flottenmodernisierung eingesetzt werden.

Ziel muss es sein, die Luftverkehrssteuer in eine europäische Klimaabgabe zur wettbewerbsneutralen Finanzierung des Hochlaufs nachhaltiger Flugkraftstoffe weiterentwickeln. Europäisch und national einseitige Mehrkosten nachhaltiger Flugkraftstoffe gegenüber fossilen Alternativen müssen für den internationalen Luftverkehr ausgeglichen werden, um Carbon Leakage zu verhindern und die internationale Wettbewerbsfähigkeit europäischer Unternehmen zu sichern. Eine Möglichkeit für eine wettbewerbsneutrale Finanzierung stellt die Umwandlung der nationalen Luftverkehrssteuer in eine europäische, passagier- und endzielbezogene sowie zweckgebundene Klimaabgabe dar.

Die Bundesregierung sollte sich hierfür auf europäischer Ebene einsetzen.

Kontakt:

Sebastian Dreyer
Rechtsanwalt
Leiter Politik und Koordinierung
Sebastian.dreyer@bdl.aero
+49 (0) 30 520 077-120
Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)
Haus der Luftfahrt | Friedrichstraße 79 | 10117 Berlin

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) wurde 2010 als gemeinsame Interessenvertretung der deutschen Luftverkehrswirtschaft gegründet. Mitglieder des Verbandes sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Flugsicherung und weitere Leistungsanbieter im deutschen Luftverkehr.

Der BDL ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestages (R002929) und im gemeinsamen Register des Europäischen Parlaments und der Kommission (76163986870-10).