



GREEN BUDGET GERMANY

FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT

ARGUMENTATIONSLEITFADEN LUFTVERKEHRSTEUER

DIE HÄUFIGSTEN FRAGEN UND ANTWORTEN

Im Rahmen des Haushaltsbegleitgesetzes 2011 hat die Bundesregierung im Oktober 2010 die Einführung einer Luftverkehrsteuer beschlossen. Dieser Argumentationsleitfaden beantwortet die häufigsten Fragen zu Hintergrund und Auswirkungen der Steuer.

Führt die Luftverkehrsteuer nicht zu Wettbewerbsverzerrungen?

Eine Wettbewerbsverzerrung ist vor allem die bisherige Nichtbesteuerung von Kerosin im Vergleich zu sonstigen Mineralölen und die Befreiung internationaler Flüge von der Mehrwertsteuer. Dies hat den besonders klimaschädlichen Flugverkehr ungerechtfertigt gegenüber anderen Verkehrsträgern wie Bussen und Bahnen bevorzugt. Mehr als 11 Mrd. Euro betrug diese Steuervergünstigungen.¹ Von daher ist die neue Steuer der Regierung mehr als bescheiden: Gerade mal 1 Mrd., also weniger als zehn Prozent der bisherigen Subventionen soll durch die Luftverkehrsteuer eingenommen werden. Die großen Wettbewerber – Großbritannien, Niederlande und Frankreich – haben bzw. hatten bereits eine Luftverkehrsteuer. Deutschland hatte sich dem bisher verweigert und so als Steuer-Oase der Luftfahrtindustrie in den Niederlanden ein Argument in die Hand gegeben, die Luftverkehrsteuer dort wieder abzuschaffen.

Führt die Luftverkehrsteuer nicht zu Abwanderungen und zum Verlust von Arbeitsplätzen?

Die bestehenden Luftverkehrsteuern in Frankreich und Großbritannien haben auch nicht zu Abwanderung oder Arbeitsplatzverlust geführt. Auch in den Niederlanden war dieses Argument eher von der Luftfahrtindustrie vorgeschoben. Einen leichten Rückgang bei den Fluggastzahlen gab es damals in den Niederlanden wie auch in Deutschland – er war schlichtweg konjunkturbedingt, hatte aber wenig mit einer tatsächlichen Abwanderung nach Deutschland zu tun.² Wenn es eine Lenkungswirkung vom Flugzeug zur Bahn gäbe und dadurch im Luftverkehr Arbeitsplätze verloren gingen, würden diese Arbeitsplätze dafür bei der Bahn neu entstehen. Die realistischen Alternativen zur Luftverkehrsteuer für eine Konsolidierung des Bundeshaushalts – etwa eine Mehrwertsteuererhöhung, die die Konjunktur abwürgt oder höhere Sozialversicherungsbeiträge, die die Schaffung von Arbeitsplätzen verteuern – würden dagegen tatsächlich Arbeitsplätze gefährden.

¹ UBA 2010: Umweltschädliche Subventionen in Deutschland; URL:
<http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3780.pdf>

² BUND - Eckpunkte einer ökologischen Flugverkehrsabgabe; URL:
http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/presse/20100721_presse_hintergrund_flugverkehrsabgabe.pdf

Macht der Emissionshandel die Luftverkehrsteuer nicht überflüssig?

Zum einen wird der Luftverkehr erst ab dem Jahr 2012 in den Emissionshandel einbezogen. Zum anderen werden auch dann zunächst 85 Prozent der Zertifikate umsonst zugeteilt. Auch das Cap, also die Emissionsobergrenze für den Flugverkehr, liegt nur minimal unter dessen bisherigem CO₂-Ausstoß. Die zu erwartenden Versteigerungserlöse aus dem Emissionshandel von etwa 100 Mio. Euro machen gerade einmal ein Prozent der bisherigen Steuervergünstigungen von gut 11 Mrd. Euro aus.³ So lange diese Lücke nicht geschlossen ist, sollte die Luftverkehrsteuer daher weiter erhoben werden.

Ist eine Luftverkehrsteuer nicht unsozial?

Die Luftverkehrsteuer ist das einzige soziale Element im Sparpaket, nachdem die Umsetzung der Finanztransaktionsteuer unwahrscheinlich geworden ist. Sie trifft vor allem die Vielflieger – Geschäftsreisende, Wohlhabende, die mehrmals im Jahr in den Urlaub fliegen oder zum Shoppen nach New York. Das können sich Menschen mit geringem Einkommen schon heute nicht leisten. Über die Hälfte der Menschen in Deutschland ist noch nie geflogen – global sind es 95 Prozent. Während vor allem die Wohlhabenden den Flugverkehr verursachen, werden von dessen Folgen vor allem die ärmeren Menschen getroffen – sei es als Anwohner von Flughäfen durch Fluglärm, oder in Entwicklungsländern durch die Auswirkungen des Klimawandels. Wenn die Luftverkehrsteuer nicht eingeführt wird steht dagegen zu befürchten, dass noch stärker im Sozialetat gekürzt wird als bisher schon.

Hat eine Luftverkehrsteuer überhaupt eine ökologische Lenkungswirkung?

Wenn durch eine Luftverkehrsteuer der Flugverkehr verteuert wird, macht das die Bahn attraktiver. Die Bahn ist wesentlich klimafreundlicher als das Flugzeug. Insofern hat auch eine Luftverkehrsteuer eine gewisse ökologische Lenkungswirkung. Es wäre allerdings gut, diese zusätzlich zu stärken, indem man zum Beispiel das Gewicht oder den CO₂-Ausstoß der Flugzeuge in die Kalkulation der Luftverkehrsteuer mit einbezieht, bzw. die Flug-Klassen höher besteuert, deren Reisende mehr Platz verbrauchen. Ziel muss es sein, dem Flugverkehr die tatsächlich entstehenden Kosten in Rechnung zu stellen.

³ Nach Aussage des Leiters der Deutschen Emissionshandelsstelle Hans Jürgen Nantke im Tagesspiegel vom 09.06.2010 „Was im Sparpaket drinsteckt“;
<http://www.tagesspiegel.de/politik/was-im-sparpaket-drinsteckt/1854382.html>