



Schneller, höher, weiter? Ticket-Tax & andere ökonomische Instrumente im Flugverkehr

**FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE
MARKTWIRTSCHAFT e.V., Berlin 9.10.2009**

**Dr. Werner Reh
Leiter Verkehrspolitik**

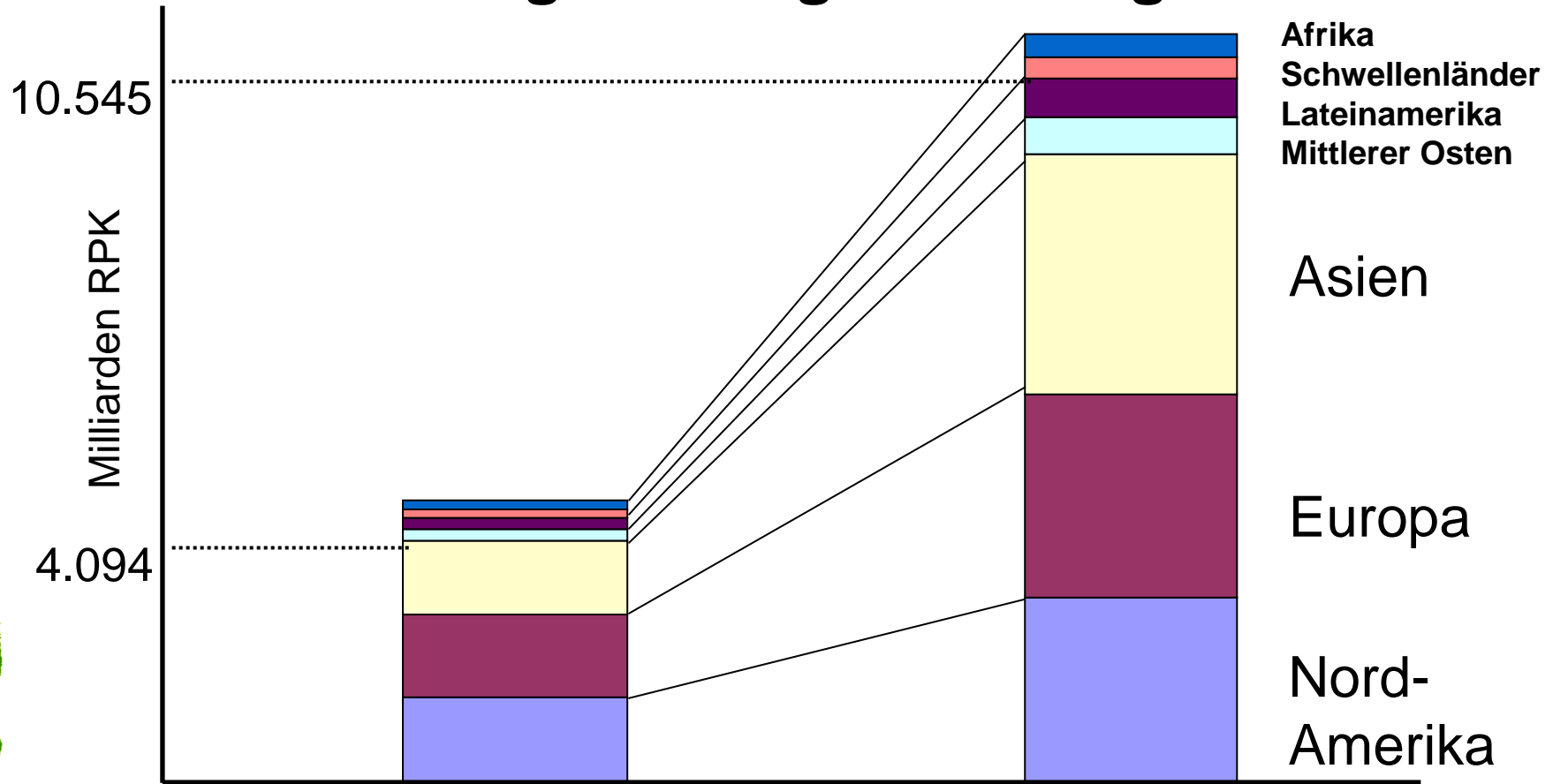
Übersicht

- I. Probleme
 - Wachstum, non CO₂-Wirkung, Wettbewerbsverzerrung -> Bahn
- II. Lösungen

Leitlinie: Internalisierung externer Kosten

 - a) Bestand
 - EU-Emissionshandel
 - Emissionsdifferenzierte Landeentgelte (NO_x, HC)
 - b) Handlungsbedarf:
 - Lärmabgabe (lärmdifferenzierte Landeentgelte)
 - Nachbesserung Emissionshandel 2013:
 - 100% Auktionierung
 - Einbeziehung der „non CO₂-Wirkungen“
 - Subventionsabbau: - Kerosinsteuer/Ticketabgabe
 - Mehrwertsteuer auf internationale Flugtickets
- III. Fazit

I. Wachstum und global ungleiche Verteilung: Passagierleistung bis 2025



Quelle: Airbus 2006

1971

2005

2025

Ambitionierte ACARE-Ziele 2020 für **neue** Flugzeuge

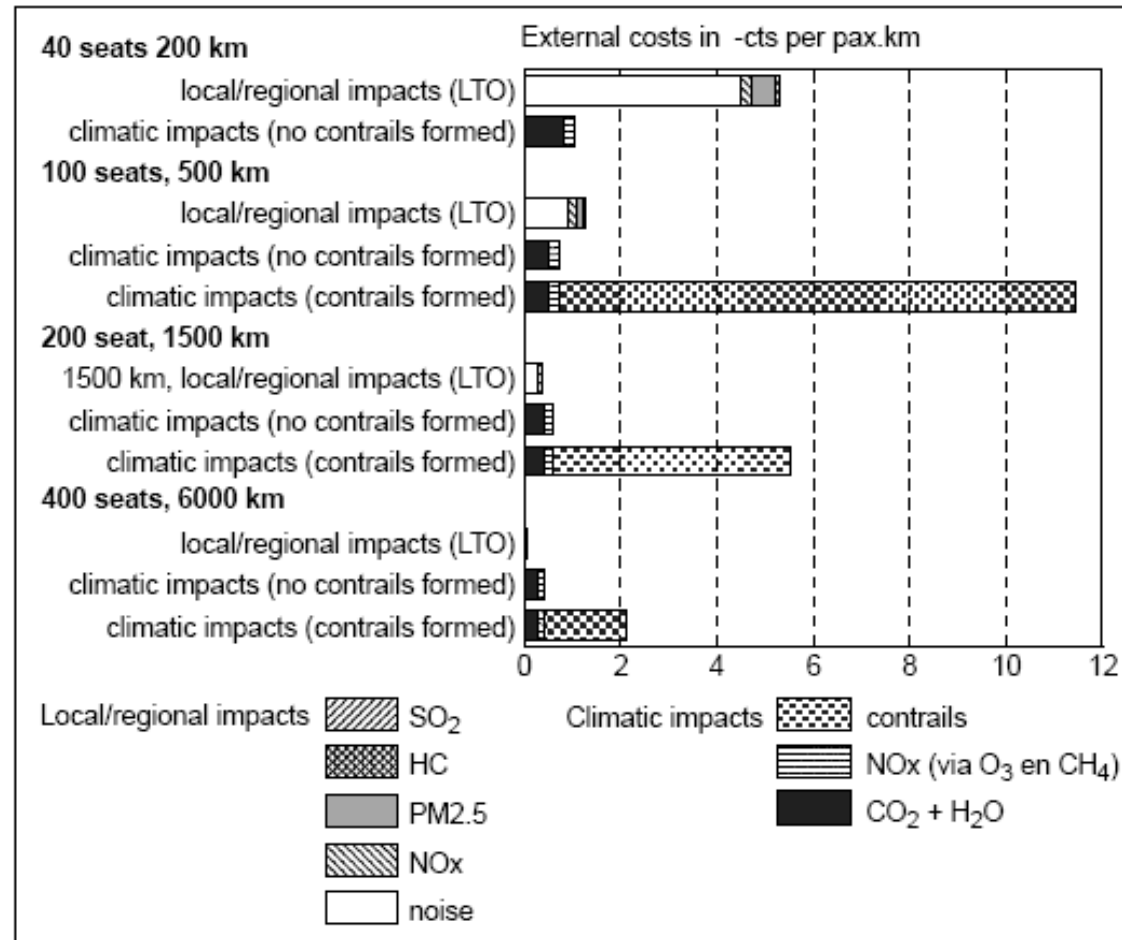
- Reduktion Energieverbrauch und CO₂-Emissionen: minus **50 %**
- Reduktion Stickoxide: minus **80 %**
- Reduktion Lärm: Halbierung = minus **10 dB(A)**

Bewertung:

- Ohne zusätzliche ökonomische Anreize oder Grenzwerte sind diese Ziele nicht zu schaffen
- Selbst wenn die Ziele erreicht werden überkompensiert das Wachstum des Flugverkehrs diese Effizienzgewinne

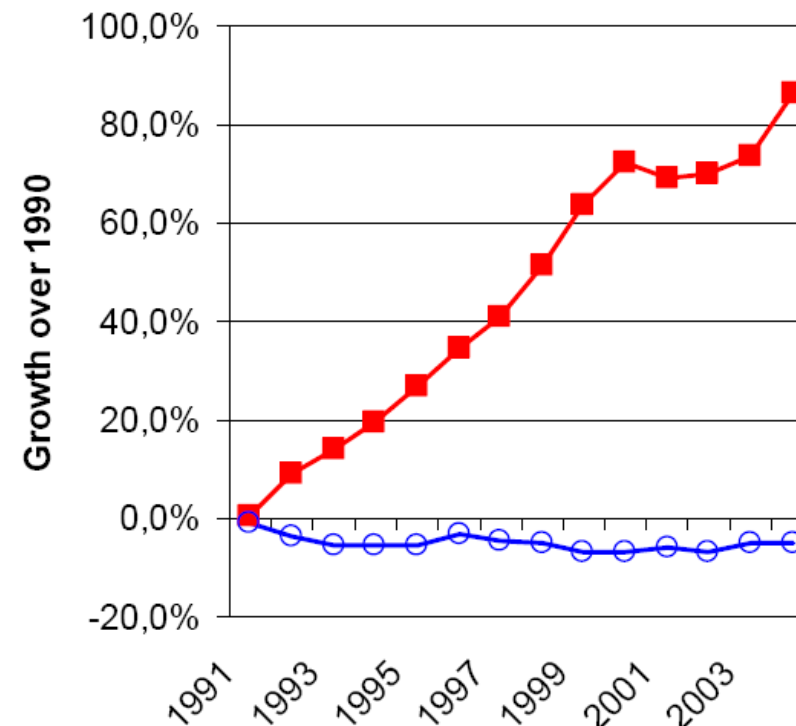
II. Ausrichtung Instrumente an externen Kosten. Klima- & LTO-Emiss. (CE Delft 2003)

External costs in €cts per passenger-kilometre for fleet-average technology and with CO₂ emissions valued at € 30/tonne



Emissionshandel geeignetstes Internationalisierungsinstrument für Klima, aber ...

- **Einbeziehung Luftverkehr in EU-Emissionshandel (Einigungsstand)**
 - Ab 2012; alle Flüge zu/von EU-Flughäfen
 - Basis 2004-2006 (95%-Cap)
 - 15% Auktionierung
 - **Keine** Anrechnung **non CO2-Wirkungen**
 - Wachstum -> 2020: + 80%?
- **Kosten pro Ticket:**
 - 3-4 ? € Kurzstrecke
 - 6-8 ? € Mittelstrecke



Alternative: Durchschnitt aller Flüge mit/ohne Kondensstreifen

Instrument: Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel (Kostengrundlage UBA-Text 24/03: Ext. Cost of Aviation)

Durchschnitt mit/ohne Kondensstreifen

	Pro Flugzeug	Pro Ticket
•100 Sitze, 500 km	600 €	9,2 €
•200 Sitze, 1.500 km	2.430 €	17,4 €
•400 Sitze, 6.000 km	15.540 €	48,6 €

Emissionsdiff. Landeentgelte für lokale Schadstoffe. Pilotprojekte FRA, MUC (CGN)

- **Dreijährige Testphase zur Einführung emissionsbezog. Landegebühren an dt. Flughäfen**
- **Aufkommensneutrales Bonus-/Malussystem**
- **BMVBS: Sätze 1,50 € bis 5,-- € pro kg/NOx**
- **Ausgangsentgeltlevel wird abgesenkt**
- **Kosten zu niedrig im Vergleich zu den externen Kosten MUC + FRA (1,5 € pro kg)
→ UBA-Gutachten 04/03: 7-12 € pro kg**
- **PM₁₀-Emissionen nicht einbezogen**
- **Keine Lenkungswirkung zu erwarten**

BUND-Vorschlag

Einbeziehung externe Kosten LÄRM

Instrument: Emissionsdifferenzierte Landeentgelte (Grundlage UBA-Text 24/03: External Costs of Aviation)

	Flugzeug (pro Flug)	pro Ticket
•100 Sitze, 500 km	300 €	4,62 €
•200 Sitze, 1.500 km	600 €	4,29 €
•400 Sitze, 6.000 km	1200 €	3,75 €

Grundlage: gemessener Lärm; gestaffelt/gespreizt nach Tages-
(/Tagesrandzeiten) und falls Nachtflug erlaubt ist, Nachtzeiten

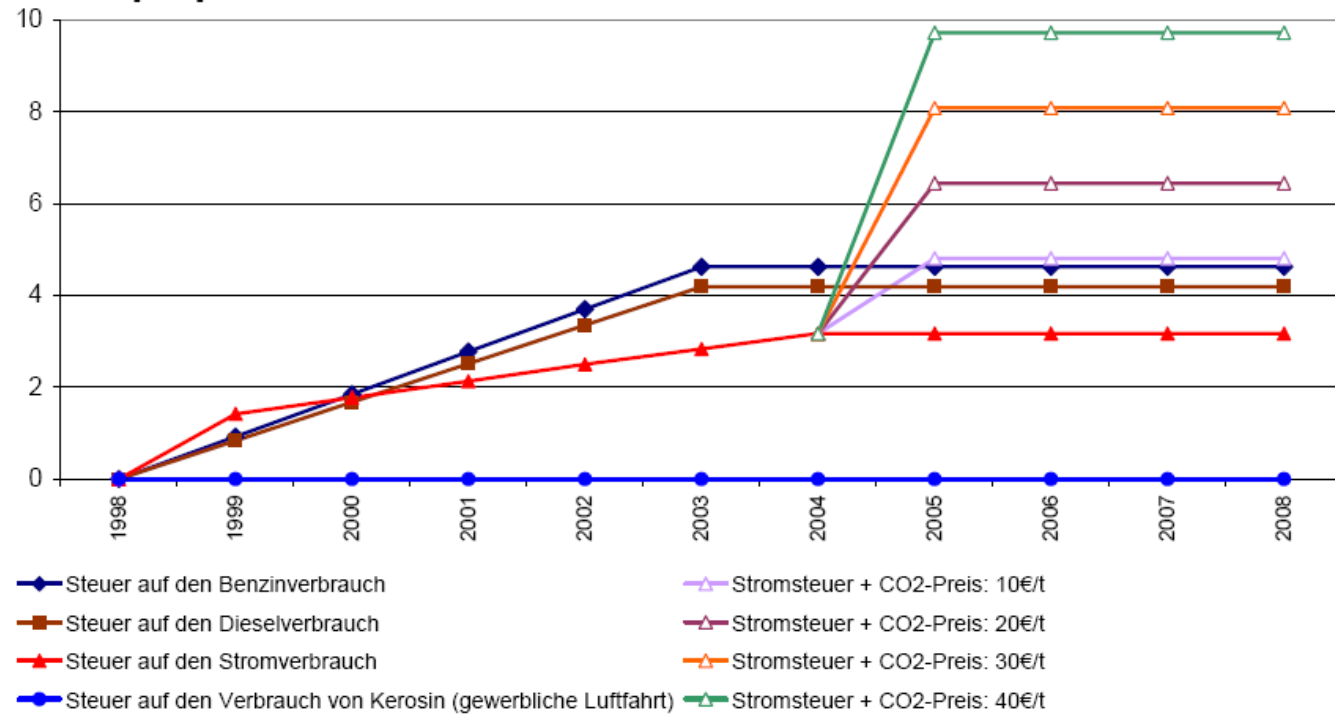
Verwendung: Für Lärmschutzmaßnahmen an Flughäfen

Weiterer Handlungsbedarf: EU-ETS Luftverkehr nachbessern

Abbildung 2: Entwicklung der spezifischen Ökosteuerbelastung verschiedener Energieträger

- Non CC
- 100% A

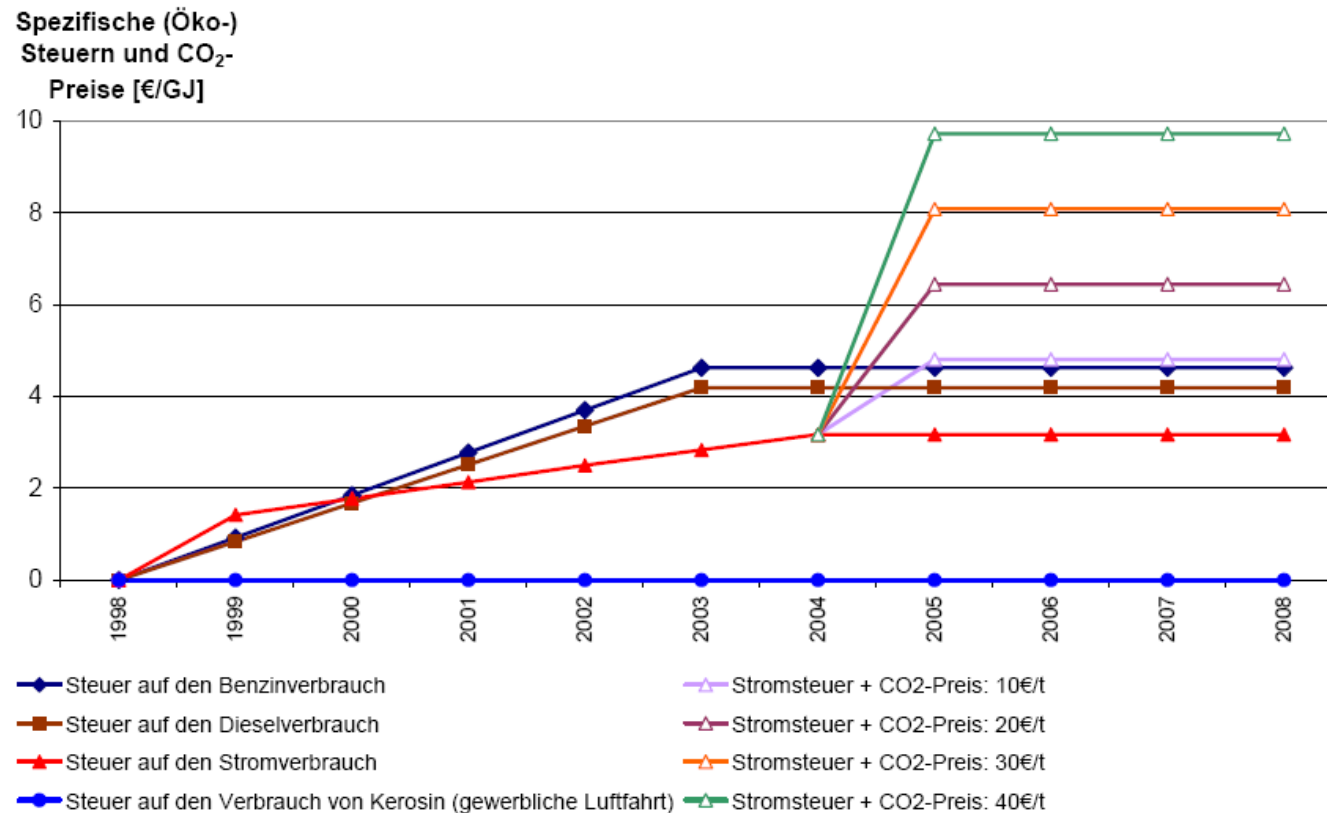
Spezifische (Öko-)
Steuern und CO₂-
Preise [€/GJ]



Quelle: Bundesministerium der Finanzen, Eigene Berechnung.

Wettbewerbsverzerrung gegenüber Flugverkehr – noch verstärkt ab 2013

Abbildung 2: Entwicklung der spezifischen Ökosteuern verschiedener Energieträger



Quelle: Bundesministerium der Finanzen, Eigene Berechnung.

ZEW, Wettbewerb und Umweltregulierung im Verkehr, Mannheim 2009, S. II

CO₂-Emissionen der Verkehrsmittel auf der Strecke Frankfurt – Hamburg



Subventionsabbau: Kerosinsteuer national/international

EU-weit:

scheitert am Einstimmigkeitsprinzip der EU in Steuerfragen.
Steuerausfall für Deutschland ca. 7 Mrd. € p.a.

Inländische Kerosinsteuer (sofort möglich):

Steuersatz: 65 Cent / Liter – Regelsteuersatz

Hamburg-München-Hamburg: 39 Euro / Fluggast

Steueraufkommen: 350 – 400 Mio. Euro / Jahr

Ticketabgabe oder Air Ticket Tax (ATT)

- Einigung EU 5/2005: Staaten können Ticketgebühr
- Einnahmen für Impfprogramm für Kinder in der Dritten Welt (per Kredit von EU vorfinanziert).
- EU-Kommission schlägt für EU-Flüge Zuschlag von zehn Euro pro Ticket, für Interkontinentalflüge 30 Euro vor. Einnahmen könnten 6 Mrd. Euro betragen
- UBA schlägt für Deutschland vor (2007)
 - für Flüge bis 300 km: 15 Euro für die Touristenklasse, 30 Euro für die Business-Klasse,
 - bis 500 Kilometer 20 beziehungsweise 40 Euro und
 - bei mehr als 700 Kilometern 30/60 Euro.

Instrumentenalternative zur Kerosins Ticketabgabe

Flugstrecke	Großbritannien	Frankreich
Innereuropäisch Economy	10 Pfund	1 Euro
International Economy	40 Pfund	4 Euro
Innereuropäisch Business	20 Pfund	10 Euro
International Business	80 Pfund	40 Euro

Frankreich: Finanzierung von Medikamenten zur Bekämpfung von Aids, Tuberkulose und Malaria

Deutschland: Ablehnung durch CDU/CSU und SPD 9/2006

Niederlande: Einführung Juli 2008 geplant + gestoppt

Mehrwertsteuer einführen für internationale Flüge

	Mehrwertsteuer
Inlandsflüge	19 %
grenzüberschreitende Flüge	0 %
Bahn-Nahverkehr	7 %
Bahn-Fernverkehr/international	19 % (anteilig)

Bahnfahrt Berlin-Paris-Berlin: 40 Euro Mehrwertsteuer

III. Fazit

- **Ausrichtung an externen Kosten gute Leitlinie, um Höhe der Steuern und Abgaben in GESAMTKONZEPT festzulegen; Klimaschutz: ETS beste Lösung**
- **Subventionsabbau- von Internalisierungsziel trennen. Bei erstem → Wettbewerbsangleichung Bahn–Flugzeug**
 - Ticketabgabe (vgl. UBA) für D + NL (statt K-Steuer)
 - MWSt auf internationale Flüge erheben
- **Verfehlung Klimaschutzziele trotz ACARE-2020: Wachstum überkompensiert Effizienzverbesserung. Deshalb**
 - Verbesserte lärm differenzierte Landeentgelte (Höher/PM₁₀)
 - Lärm differenzierte Landeentgelte für Lärm/Lärmabgaben
 - EU-ETS verbessern (non CO₂, 100% Auktionierung)
 - Globale Ausweitung ETS (COP 15 / ICAO 2010)
- **Effekte a) Konzentration auf relevante/n FlugV/Flughäfen, b) Verlagerung Kurzstrecke auf Schiene, c) Vermeidung non CO₂-Wirkungen**



Vielen Dank für Ihre/Eure Aufmerksamkeit

www.bund.net

werner.reh@bund.net