

Stellungnahme

Referentenentwurf des Bundesministeriums der Finanzen für ein Zweites Gesetz zur Änderung des Luftverkehrssteuergesetzes (LuftVStG)

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.

Industrie braucht Luftfahrt

Der Luftverkehr ist essenziell für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft. Er sichert eine schnelle, souveräne und engmaschige Anbindung der Industrie an internationale Märkte und die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger. Gleichzeitig belasten hohe staatlich induzierte Standortkosten sowie eine einseitige Regulierungslast den Luftverkehrsstandort Deutschland und schwächen die heimischen Fluggesellschaften und Flughäfen im internationalen Wettbewerb. Bereits heute führt dies zu Ausweichbewegungen auf ausländische Drehkreuze mit negativen Effekten für die Konnektivität des Standorts. Die Bundesregierung muss die Wettbewerbsposition des Luftverkehrsstandorts Deutschland durch Entlastungsmaßnahmen rasch wiederherstellen.

Standort durch Senkung der Luftverkehrsteuer stärken

Im Koalitionsvertrag sagt die Bundesregierung zu, die Erhöhung der Luftverkehrsteuer zurückzunehmen. Dieses Ziel wurde am 13. November 2025 im Koalitionsausschuss bekräftigt. Die im Referentenentwurf vorgesehene Rückführung der Steuersätze auf das Niveau vor dem 1. Mai 2024 ist ein wichtiger und notwendiger erster Schritt zur Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit.

Die dem Referentenentwurf zugrunde liegenden Steuersätze von 13,03 EUR, 33,01 EUR und 59,43 EUR beruhen auf dem Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2492 (Nr. 48)). Allerdings kamen die genannten Steuersätze in der Praxis nie zur Anwendung, da bereits zum Zeitpunkt des Inkrafttretens am 1. April 2024 auf Basis des damaligen § 11 Absatz 2 LuftVStG ein Absenkungsmechanismus implementiert wurde (siehe zuletzt die Luftverkehrsteuer-Absenkungsverordnung 2024 vom 24. November 2023, BGBl. I S. 1 (Nr. 333)). Der Absenkungsmechanismus sieht eine Anpassung der Regelsteuersätze an die staatlichen Einnahmen aus der Versteigerung der luftverkehrsbezogenen Treibhausgasemissionszertifikate im Europäischen Emissionshandel (EU ETS 1) vor. Entsprechend fielen die tatsächlich angewandten Steuersätze nach Berücksichtigung des Absenkungsmechanismus geringer aus.

Eine vollständige Umsetzung des Koalitionsvertrags erfordert daher die Wiedereinführung des vor dem 1. Mai 2024 geltende Absenkungsmechanismus. Der Absenkungsmechanismus stellte sicher, dass die Gesamtbelastung des Luftverkehrs in Folge der steigenden CO₂-Bepreisung nicht kumulativ anwächst und gleichzeitig Haushaltsneutralität gewährleistet ist. Der ETS-

Absenkungsmechanismus war damit als regelgebundenes fiskalisches Verrechnungsinstrument konzipiert, nicht als dauerhafte Steuersenkung.

Mit der Gesetzesänderung zum 1. Mai 2024 wurde der bisherige an ETS gekoppelte Absenkungsmechanismus durch einen neuen Absenkungsmechanismus ersetzt, welcher an das Gesamtsteueraufkommen der Luftverkehrsteuer in Höhe von 2,33 Mrd. EUR (bisheriger Schwellenwert 1,75 Mrd. EUR) gekoppelt ist. Da dieses Gesamtsteueraufkommen bislang noch nicht erreicht wurde, führt die derzeitige Regelung zu keiner Absenkung des gesetzlichen Steuersatzes und besitzt mangels Kopplung an die ETS-Erlöse auch keine Steuerungswirkung. In Verbindung mit der Absenkung der Referenzgröße des Steueraufkommens auf EUR 1,75 Mrd. sollte der an das ETS-Aufkommen gekoppelte Absenkungsmechanismus wieder in § 11 Absatz 2 LuftVStG aufgenommen werden. Die Wiedereinführung würde nicht allein die Beschlüsse des Koalitionsausschuss konsequent umsetzen, sondern zugleich den EU-Emissionshandel als zentrales marktwirtschaftliches Klimaschutzinstrument stärken und eine doppelte CO₂-Bepreisung vermeiden. Darüber hinaus trüge die Regelung zur fiskalischen Stabilität bei und würde Wettbewerbsverzerrungen zulasten des Luftverkehrsstandorts Deutschland wirksam begrenzen.

Wir regen daher an, den § 11 Absatz 2 LuftVStG wie folgt zu ändern: „Das Bundesministerium der Finanzen wird ab 2026 ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit, dem Bundesministerium für Verkehr und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Steuersätze nach Absatz 1 jeweils mit Wirkung zu Beginn eines Kalenderjahres prozentual abzusenken. Die prozentuale Absenkung errechnet sich aus dem Verhältnis der jeweiligen Einnahmen des Vorjahres aus der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten zu 1,75 Milliarden Euro. Die Einnahmen aus der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten werden auf Basis der Einnahmen des jeweils ersten Halbjahres des Vorjahres geschätzt. Der abgesenkte Steuersatz wird auf volle Cent gerundet.“

Weitere Entlastungsmaßnahmen erforderlich

Um den Luftverkehrsstandort im internationalen Wettbewerb nachhaltig zu stärken, sind zusätzliche Schritte notwendig. Die weiteren notwendigen Entlastungen können über (a) die vollständige Abschaffung der

Luftverkehrsteuer oder alternativ (b) deren deutliche Reduzierung auf das Niveau von 2011 verbunden mit Entlastungen bei Luftsicherheitsgebühren und Flugsicherungsgebühren erreicht werden.

Entlastungen ohne negative Effekte auf andere Verkehrsträger erreichen

Entlastungen für den Luftverkehrsstandort dürfen nicht zu Lasten der dringend notwendigen Investitionen und Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit von Straßen, Schienenwegen oder Wasserstraßen erfolgen. Die geplante Refinanzierung der Entlastung aus dem Einzelplan 12 ist nicht nachvollziehbar. Steuermindereinnahmen sind ebenso wenig zweckbindbar wie Steuereinnahmen. Entlastungen müssen über den allgemeinen Haushalt bzw. den Einzelplan 60 finanziert werden, in den auch die Einnahmen der Luftverkehrsteuer fließen.

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 40 Branchenverbände und mehr als 100.000 Unternehmen mit rund acht 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

Lobbyregisternummer: R000534

Ansprechpartner

Marco Kutscher
Referent Energie, Mobilität und Umwelt
T: +49 30 2028 1751
m.kutscher@bdi.eu

BDI Dokumentennummer: D 2253

**Bundesverband der
Deutschen Industrie e.V.**

Lobbyregisternummer
R000534

Hausanschrift
Breite Straße 29
10178 Berlin

Postanschrift
11053 Berlin

Ansprechpartner
Marco Kutscher
T: +49 30 2028 1751
E-Mail: m.kutscher@bdi.eu

Internet
www.bdi.eu