



die klima-allianz



World Wide Fund For Nature

Für eine ökologische Luftverkehrssteuer!

Umwelt- und Entwicklungsorganisationen sowie Attac begrüßen den Beschluss der Bundesregierung, eine Luftverkehrssteuer einzuführen. Sie sollte jedoch ambitionierter umgesetzt und auch zur Klima- und Armutsfinanzierung verwendet werden. Eine Abgabe auf den Flugverkehr, wie sie z.B. in Großbritannien und Frankreich schon seit Jahren erhoben wird, ist in der Bundesrepublik längst überfällig.

- Die Luftverkehrssteuer ist richtig, weil der Flugverkehr bisher gegenüber anderen Verkehrsträgern einseitig bevorzugt wird.

In Deutschland wird der Flugverkehr mit 11,5 Mrd. Euro jährlich subventioniert (UBA 2010). Anders als bei PKW, LKW, Bus oder Bahn ist der Flugverkehr von der Mineralöl- und Ökosteuern befreit. Hinzu kommt, dass der grenzüberschreitende Flugverkehr in Deutschland von der Mehrwertsteuer ausgenommen ist, während diese Ausnahme nicht für grenzüberschreitende Bus- und Bahnreisen gilt. Die Einführung einer Kerosinsteuer wäre das effektivste und effizienteste Instrument, da sie zum einen alle Luftverkehrsträger nach ihrem tatsächlichen Verbrauch belasten und zum anderen einen Anreiz für Luftverkehrsgesellschaften schaffen würde, den klimaschädlichen Kerosinverbrauch zu reduzieren. So lange dies politisch nicht durchsetzbar ist, kann mit einer Luftverkehrssteuer zumindest ein Teil der einseitigen Steuervergünstigungen ausgeglichen werden.

- Die Luftverkehrssteuer ist notwendig, weil damit die klimaschädlichste Art der Fortbewegung an den Schadenskosten beteiligt wird.

Laut UN-Weltklimabericht 2007 beträgt der Anteil des Flugverkehrs am anthropogenen Klimawandel 3,5 Prozent. Autoren des Berichts gehen in einer neuen Studie sogar davon aus, dass der Anteil

des Luftverkehrs an der menschengemachten globalen Erwärmung 4,9 Prozent und im schlimmsten Fall einen Anteil bis zu 14 Prozent ausmacht (Lee et al, 2009). Er ist der klimaschädlichste Verkehrsträger pro Personenkilometer. Daher ist es dringend notwendig, dem Flugverkehr die entstehenden Klimakosten in Rechnung zu stellen und so Anreize für mehr Klimaschutz zu geben.

- **Die Luftverkehrssteuer muss nach CO₂-Ausstoß und Flugklassen differenziert werden und so ausgestaltet sein, dass eine ökologische Lenkungswirkung entsteht.**

Der Kabinettsbeschluss der Bundesregierung sieht vor, für Flüge mit Zielflughäfen in Europa sowie in Libyen, Marokko und Tunesien eine Luftverkehrssteuer in Höhe von 8 Euro zu erheben. Für Mittelstreckenflüge werden pro Flug 25 Euro fällig, für Langstrecken 45 Euro. Die Bundesregierung will dadurch nach eigener Aussage „Anreize für umweltgerechteres Verhalten“ setzen und „ökologische Belange“ berücksichtigen. Die stärkere Differenzierung und der höhere Preis für Langstreckenflüge sind sinnvolle Neuerungen gegenüber dem ersten Referentenentwurf, reichen aber nicht aus, um diese Abgabe ökologisch ambitioniert zu gestalten. Passagiere der Business und First Class sollten eine höhere Abgabe zahlen als solche der Economy Class. Das wäre nicht nur sozial gerechter, sondern auch ökologisch geboten: Da sie pro Person mehr Platz im Flugzeug in Anspruch nehmen, ist ihr Anteil an den Emissionen des Fluges entsprechend höher. Durch eine solche Differenzierung könnten mit der Luftverkehrssteuer insgesamt bis zu 3 Mrd. Euro im Jahr generiert werden. Darüber hinaus sollte – auch aus rechtlichen Gründen – die Einbeziehung von Frachtverkehr und Transferpassagieren ernsthaft geprüft werden.

Empfohlene, nach Klassen differenzierte Abgabe pro Abflug und Passagier (EUR)

	bis 2500 km	2500-6000 km	ab 6000 km
Economy	8	25	45
Business	15	48	86
First Class	21	65	117

- **Die Luftverkehrssteuer ist nötig, weil die Einbeziehung des Flugverkehrs in den europäischen Emissionshandel ab 2012 nicht ausreichend ist.**

Auch nach Einbeziehung des Flugverkehrs in den EU-Emissionshandel ab 2012 sollte weiterhin die ökologische Luftverkehrssteuer erhoben werden. Denn: 85 Prozent der Zertifikate werden vorerst kostenlos zugeteilt und auch die Emissionsobergrenze (cap) ist wenig anspruchsvoll. Die voraussichtlichen Einnahmen aus der Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel ab 2012 liegen bei max. 150 Mio. Euro, also nur bei max. 1,5 Prozent der bisherigen Subventionen.

- **Am stärksten leiden Entwicklungsländer unter dem Klimawandel. Erlöse aus der Luftverkehrssteuer müssen daher auch für Klimaschutz und Armutsbekämpfung in Entwicklungsländern eingesetzt werden.**

Am stärksten betroffen von den Folgen des Klimawandels sind die in Armut lebenden Menschen in den Entwicklungsländern. Sie können klimafreundliche Energieversorgung und die Anpassung an die Folgen des Klimawandels nicht selbst finanzieren, um ihre Lebensgrundlagen zu schützen. Gleichzeitig sind sie am wenigsten für den Klimawandel verantwortlich. Menschen aus Entwicklungsländern nehmen kaum am Flugverkehr teil – bisher sind 95 Prozent der Weltbevölkerung noch nie geflogen. Die Industrieländer hatten auf dem UN-Klimagipfel in Kopenhagen zugesagt, die Unterstützung für Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel in den armen Ländern bis 2020 auf jährlich 100 Mrd. US-Dollar zu steigern und für den Zeitraum 2010 bis 2012 insgesamt 30 Mrd. Dollar an zusätzlichen kurzfristigen Finanzhilfen bereitzustellen. Bundeskanzlerin Merkel sagte in Kopenhagen eine Summe von 1,26 Mrd. Euro zu. Für 2010 wurden dann nur noch 70 Mio. Euro an zusätzlichen Geldern eingeplant, und selbst diese sind im Entwurf für den Haushalt 2011 wieder gestrichen worden. Umso wichtiger ist es, dass Deutschland neue, innovative Finanzquellen wie die Luftverkehrssteuer erschließt, um seine kurz- und langfristigen Zusagen auch wirklich zu erfüllen. Die am schwächsten entwickelten Länder haben bereits 2008 eine internationale Luftverkehrssteuer gefordert, um Mittel für den Anpassungsfond des Kyoto-Protokolls zu generieren.

Länder wie Frankreich und Großbritannien nutzen bereits eine Luftverkehrssteuer, um Armutsbekämpfungsmaßnahmen in Entwicklungsländern zu finanzieren. Die Bundesregierung könnte bei einer differenzierteren Ausgestaltung einer Luftverkehrssteuer bis zu 3 Mrd. Euro statt der bisher vorgesehen 1 Mrd. Euro generieren. Damit würde ausreichend Geld zur Verfügung stehen, um neben der Haushaltskonsolidierung auch der Erfüllung der Zusagen von Kopenhagen sowie dem Anspruch, die Mittel zur Armutsbekämpfung zu erhöhen, näher zu kommen.

- **Die Luftverkehrssteuer ist wichtig für den Abbau umweltschädlicher Subventionen.**

Umweltschädliche Subventionen kosten die deutschen Steuerzahlerinnen und Steuerzahler laut einer Studie des Umweltbundesamtes gut 48 Mrd. Euro pro Jahr; das entspricht rund einem Fünftel des Bundeshaushaltes. Der Luftverkehr wird in Deutschland jährlich mit rund 11,5 Mrd. Euro subventioniert: Im Jahr 2008 betrug die Steuerausfälle im Bundeshaushalt durch die Energiesteuerbefreiung des Kerosins 7,2 Mrd. Euro und durch die Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge 4,2 Mrd. Euro. Mehrbelastungen von einer Milliarde Euro durch die Luftverkehrssteuer wäre demnach weniger als ein Zehntel der aktuellen Subventionen. Die Luftverkehrssteuer ist nur die zweitbeste Lösung gegenüber einem Komplettabbau der Subventionen durch die Einführung einer Kerosinsteuer sowie der Streichung der Mehrwertsteuerbefreiung. Dafür wäre jedoch ein einstimmiger Beschluss in der EU nötig. Trotz aller Schwierigkeiten sollte weiterhin an dem Ziel einer europaweiten Kerosinsteuer gearbeitet und festgehalten werden.

Ansprechpartner:

Damian Ludewig
Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V.
Schwedenstraße 15a
13357 Berlin
Email: damian.ludewig@foes.de
Tel.: 030 / 76 23 991-30