

21. September 2019

Klima-Beschlüsse der Bundesregierung beim Luftverkehr unzureichend

Gestern hat die Bundesregierung Eckpunkte für die Klimapolitik bis zum Jahr 2030 beschlossen. Demnach soll die Luftverkehrssteuer ab Anfang 2020 in dem Umfang erhöht werden, der erforderlich ist, damit im Gegenzug die Mehrwertsteuer auf Bahnfahrkarten im Fernverkehr von 19% auf den ermäßigten Mehrwertsteuersatz von 7% gesenkt werden kann. Das entspricht einem Umfang von rund 400 Millionen Euro. Ab 2021 soll jede Tonne CO₂, die im Straßen-, Schiffs- und Bahnverkehr verbraucht wird, einen Aufschlag von 10 Euro erhalten; der in den Folgejahren ansteigen soll. Das entspricht einem Aufpreis von 2,8 Cent je Liter Benzin und gut drei Cent je Liter Diesel. Kerosin für den Luftverkehr ist nicht nur aktuell von der Mineralölsteuer, sondern künftig auch von diesem CO₂-Preisauflauf befreit. Dazu erklärt **Carl Ahlgrimm**, Präsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF):

„Die BVF begrüßt die leichte Erhöhung des Einnahmenvolumens aus der Luftverkehrssteuer um rund 400 Mio. Euro als ersten, kleinen Schritt in die richtige Richtung. Allerdings fällt diese Erhöhung deutlich zu gering aus. Die massive Subventionierung des besonders klimaschädlichen Luftverkehrs durch Mineralölsteuerbefreiung und Befreiung von der Mehrwertsteuer für internationale Flüge in Höhe von über 12 Milliarden Euro wird hierdurch nur in geringem Umfang ausgeglichen.

Durch den Umstand, dass ab 2021 nur Benzin und Diesel mit einem CO₂-Aufschlag belegt werden sollen, nicht aber Kerosin, wird die Wettbewerbsverzerrung zu Gunsten des Luftverkehrs nochmals verstärkt. Dem ließe sich nur durch eine deutliche Reform des Europäischen Emissionshandels begegnen. Künftig müssten sämtliche Emissionszertifikate statt aktuell nur 15 Prozent im europäischen Luftverkehr versteigert werden. Außerdem sollte ein Mindestpreis für CO₂-Zertifikate eingeführt werden.

Wir benötigen weiterhin eine Kerosinsteuer, die vorzugsweise mittels bilateraler Verträge konzertiert in mehreren europäischen Staaten gleichzeitig eingeführt werden sollte.

Außerdem müssen wir zu einem umweltverträglicheren Vergabesystem für Slots, also die Zeitnischen für den Start- und Landebetrieb an Flughäfen, kommen. Die Slot-Vorgaben der Europäischen Union müssen dahingehend geändert werden, dass die Rückgabe von Slots durch Fluggesellschaften belohnt wird. Ziel sollte eine Verknappung der Slots sein, um eine höhere Auslastung von Flugzeugen zu erzielen und damit Flugbewegungen zu reduzieren.“

Für Rückfragen: Carl Ahlgrimm (0157 58075840)