

Stellungnahme

zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes

zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes

Stand: 17. März 2026

Das Bundesministerium der Finanzen (BMF) hat am 16. März 2026 den Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes vorgelegt, mit der Möglichkeit der Kommentierung bis zum 17. März 2026.

1. Zum Inhalt

Der vorliegende Entwurf des Gesetzes dient der Umsetzung des Koalitionsvertrags vom 5. Mai 2025 zwischen CDU, CSU und SPD (siehe Zeile 855: *Die luftverkehrsspezifischen Steuern, Gebühren und Abgaben wollen wir reduzieren und die Erhöhung der Luftverkehrsteuer zurücknehmen.*) und den Beschlüssen des Koalitionsausschusses vom 13. November 2025 (siehe S. 8 Zeile 33: *Die Luftverkehrssteuer wird zum 1. Juli 2026 auf das Niveau vor der Erhöhung zum 1. Mai 2024 gesenkt.*).

2. Zur Bewertung

Mit der Rücknahme der letzten Erhöhung der Luftverkehrsteuer (LVSt) wird ein wichtiger erster Schritt unternommen, um den Luftverkehr in Deutschland von übermäßigen Belastungen zu entlasten und die Rahmenbedingungen für den Luftverkehrsstandort Deutschland zu verbessern. Diese Maßnahme ist ein wichtiges Signal.

Um eine bessere Wirkung hin zu einer Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Luftverkehrs sowie eine Sicherung der Konnektivität zu erzielen, müssten zeitnah allerdings nicht nur die angekündigte Absenkung der LVSt erfolgen, sondern auch die ebf. im Koalitionsausschuss beschlossene Dämpfung der Flugsicherungskosten, die angekündigten Prozess- und Effizienzverbesserungen bei den Luftsicherheitskontrollen und die Umstellung der Einfuhrumsatzsteuer auf das Verrechnungsmodell erfolgen.

Die Steuerabsenkung ist zunächst wichtig, um die aktuelle Verbindungsqualität des Luftverkehrs in Deutschland erhalten zu können. Damit unsere Fluggesellschaften die Steuersenkung im Flugticketverkauf einpreisen können, ist eine gesetzliche Grundlage erforderlich. Gerade vor dem Hintergrund, dass Familien die Buchungsentscheidung für den Sommerurlaub klassischerweise im ersten Quartal eines Jahres treffen, muss eine gesetzliche Regelung schnellstmöglich vorliegen, damit die Absenkung beim Ticketkauf in der sogenannten „Tax-Box“ wirksam ausgewiesen werden kann.

Die Absenkung ist ein erster Schritt, reicht aber nicht aus, um die Wettbewerbsnachteile bei den staatlich induzierten Kosten (Steuern und Gebühren) gegenüber anderen europäischen Ländern auszugleichen.

3. Im Einzelnen

a. Artikel 1 Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes zu § 11 LuftVStG

Die Absenkung auf die angegebenen Steuersätze beruhen auf der letzten gesetzlichen Änderung vor dem in Frage stehenden Zweiten Haushaltsfinanzierungsgesetz 2024, nämlich dem Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2492 (Nr. 48)).

Allerdings kamen diese Steuersätze (EUR 13,03, EUR 33,01 sowie EUR 59,43) in der Praxis nie zur Anwendung, da bereits ab Inkrafttreten zum 1. April 2024 durch den Absenkungsmechanismus des damaligen § 11 Absatz 2 LuftVStG die Erlöse des EU-ETS gegengerechnet wurden (siehe zuletzt die Luftverkehrsteuer-Absenkungsverordnung 2024 vom 24. November 2023, BGBl. I S. 1 (Nr. 333)).

b. Ergänzung: Wiedereinführung des ETS-Absenkungsmechanismus § 11 Absatz 2 LuftVStG

Im Zuge der Umsetzung der Absenkung der LVSt müsste zugleich der ursprünglich im Luftverkehrsteuergesetz vorgesehene ETS-Absenkungsmechanismus wieder zur Anwendung kommen.

Bei Einführung der Luftverkehrsteuer im Jahre 2010 wurde ausdrücklich darauf abgestellt, dass diese als ergänzendes steuerliches Instrument bis zur vollständigen Einbeziehung des Luftverkehrs in den europäischen Emissionshandel (EU-ETS) dienen sollte. Entsprechend sah § 11 Absatz 2 LuftVStG (Fassung gültig bis 1. Mai 2024) vor, die Steuersätze jährlich, um die Einnahmen des Bundes aus der Versteigerung der Emissionszertifikate im EU-ETS anzupassen.

Dieser Mechanismus verfolgte ein klares ordnungspolitisches Ziel: Die Gesamtbelastung des Luftverkehrs sollte mit dem Fortschritt der CO₂-Bepreisung nicht kumulativ anwachsen, sondern systematisch zwischen Steuer und Emissionshandel ausgeglichen werden. Der ETS-Absenkungsmechanismus war damit als regelgebundenes fiskalisches Verrechnungsinstrument konzipiert, nicht als dauerhafte Steuersenkung.

Die Entwicklung der vergangenen Jahre bestätigt diese Logik. Die Einnahmen aus der Versteigerung luftverkehrsbezogener Emissionszertifikate sind kontinuierlich gestiegen und werden sich mit dem vollständigen Auslaufen der kostenlosen Zuteilung weiter deutlich erhöhen. Der ETS-Absenkungsmechanismus führt daher nicht zu strukturellen Mindereinnahmen des Bundes, sondern gewährleistet Haushaltsneutralität bei gleichzeitiger Wahrung der klimapolitischen Lenkungswirkung des EU-Emissionshandels.

Mit der Gesetzesänderung zum 1. Mai 2024 wurde der bisherige an ETS gekoppelte Absenkungsmechanismus vollständig durch einen neuen Absenkungsmechanismus ersetzt, welcher an ein Gesamtsteueraufkommen aus Luftverkehrsteuer in Höhe von 2,33 Milliarden Euro (bisheriger Schwellenwert 1,75 Milliarden Euro) gekoppelt ist. Da dieses Gesamtsteueraufkommen bisher noch nicht erreicht wurde, führt die derzeitige Regelung zu keiner Absenkung des gesetzlichen Steuersatzes und besitzt mangels Kopplung an 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. Damit würde:

- die Beschlusslage des Koalitionsausschusses konsequent umgesetzt,
- die ursprüngliche gesetzgeberische Intention fortgeführt,
- der EU-Emissionshandel als zentrales marktwirtschaftliches Klimainstrument gestärkt,
- eine regulatorische Doppelbelastung der CO₂-Bepreisung vermieden,
- die fiskalische Stabilität gewährleistet und
- zugleich Wettbewerbsverzerrungen zulasten des Luftverkehrsstandorts Deutschland begrenzt.

Die Wiedereinführung des ETS-Absenkungsmechanismus stellt keine neue politische Weichenstellung, sondern eine Rückkehr zu einem bereits etablierten, transparenten und regelgebundenen System dar.

Es wird angeregt, § 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.

4. Weitere Schritte

Angeregt wird, die im Einzelplan 60 entstehenden Steuermindereinnahmen dort zu belassen und nicht aus dem Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr) zu erwirtschaften. Steuermindereinnahmen sind ebenso wenig zweckbindbar, wie Steuereinnahmen. Zudem werden zu erwartende Mehreinnahmen der Steuerabsenkung als Teil der zu erwartenden (Mehr-)Wertschöpfung ebenfalls dem allgemeinen Haushalt zugutekommen. Gleiches gilt i.Ü. auch für die weiter steigenden Einnahmen aus dem EU-ETS.

Auf diesen ersten Schritt müssten zeitnah weitere Schritte folgen, um den Luftverkehr in Deutschland weiter von übermäßigen Belastungen zu entlasten und die Rahmenbedingungen für den Luftverkehrstandort Deutschland zu verbessern. Derartige Maßnahmen könnten sein:

- Eine aufkommensneutrale vollständige Abschaffung der Luftverkehrsteuer: Der Wegfall der LVSt-Einnahmen würde durch Mehreinnahmen in anderen Bereichen mehr als kompensiert, allein die „Rückkehr“ bzw. Stationierung von 60 Flugzeuge brächte über EUR 4 Mrd. mehr Wertschöpfung und damit die Teilnahme am durchschnittlichen EU- Wachstum.
- Eine weitere Reduzierung der Luftverkehrsteuer auf das Ausgangsvolumen 2011 und weitere Entlastungsmaßnahmen wie bspw. eine Luftsicherheitsgebührenreduzierung durch anteilige Übernahme der Luftsicherheitskosten, die Übernahme der Basiskosten der kritischen Infrastruktur Flugsicherung als Teil der Daseinsvorsorge und die Übernahme pandemiebedingter Einnahmeausfälle der Flugsicherung.

Kontakt:

Sebastian Dreyer

Rechtsanwalt

Leiter Politik und Koordinierung

Sebastian.dreyer@bdl.aero | +49 (0) 30 520 077-120

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)

Haus der Luftfahrt | Friedrichstraße 79 | 10117 Berlin

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) wurde 2010 als gemeinsame Interessenvertretung der deutschen Luftverkehrswirtschaft gegründet. Mitglieder des Verbandes sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Flugsicherung und weitere Leistungsanbieter im deutschen Luftverkehr.

Der BDL ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestages (R002929) und im gemeinsamen Register des Europäischen Parlaments und der Kommission (76163986870-10).