

Steuern, Abgaben und Emissionshandel – die Last für die Luftfahrt ist bereits heute unerträglich. Ist das alles nur der Anfang?

Die Luftfahrt als Zahlmeister?

Nahezu alle Flughäfen in Deutschland haben in den vergangenen Jahren nicht nur Nachtflugbeschränkungen eingeführt, sondern auch strenge Entgeltordnungen, die besonders laute und emissionsintensive Flüge finanziell stärker belasten. Doch damit nicht genug, denn Deutschland und die Behörden anderer Länder drehen immer weiter an der Schraube der Gebührenbelastungen für unsere Branche. Je mehr sie das tun, desto mehr schmelzen die Deckungsbeiträge für die Unternehmen. Ohnehin ist ein großer Anteil der Kosten für einen Flug nicht mehr der eigentlichen Leistung des Luftfahrtunternehmens zuzuordnen, sondern ergibt sich aus den Gebühren Dritter: An- und Abfluggebühren, Lande- und Abfertigungsgebühren sowie Passagiergebühren für die Nutzung der Flughafeninfrastrukturen und Parkraummanagement-Entgelte. Dazu kommen in Deutschland noch Sicherheitsgebühren und die Luftverkehrssteuer.

Die österreichische Luftverkehrsabgabe gilt für Passagiere, die von einem der sechs großen österreichischen Flughäfen abfliegen. Sowohl gewerbliche als auch nichtgewerbliche Betreiber von Geschäftsflugzeugen sind von dieser Abgabe betroffen. Auch die belgische Embarkation Tax wird für Fluggäste erhoben, die von einem belgischen Flughafen abfliegen. Sie trat am 1. April 2022 in Kraft und gilt ebenfalls sowohl für gewerbliche als auch für nichtgewerbliche Flüge. Frankreich wartet gleich mit fünf Steuern auf: Die Civil Aviation Tax wird auf alle gewerblichen Flüge erhoben, die von einem Flughafen auf französischem Hoheitsgebiet (also auch der Überseedepartements) abfliegen. Die Solidaritätssteuer orientiert sich an der Buchungsklasse der Passagiere, d. h., Business- und First-Class-Passagiere müssen einen höheren Betrag entrichten als jene, die in der Economy-Klasse Platz nehmen. Hinzu kommen noch Flughafen- und Ökosteuer – die letztgenannte wurde der bestehenden Solidaritätssteuer sozusagen zugeschlagen. Übrigens werden die Steuern pro Passagier erhoben, und die Höhe des zu entrichtenden Betrags orientiert sich am Zielort. Maßgeblich sind die Entfernung in Kilometern, und es wird unterschieden, ob das Ziel im Inland, in der EU oder weiter entfernt liegt. Frankreichs fünfte Abgabe dieser Art ist die Lärmschutzsteuer, die an den zehn verkehrsreichsten französischen Flughäfen für gewerb-

liche und nichtgewerbliche Luftfahrzeugbetreiber erhoben wird. Ihre Höhe richtet sich nach dem maximalen Startgewicht des Flugzeugs, dem Lärmzeugnis und der Abflugzeit.

Italiens Lufttaxisteuer wird für Passagiere fällig, die auf einem italienischen Flughafen ankommen und von dort abfliegen. Durch die Höhe des Betrags wird sie auch oft Luxussteuer genannt. Die zusätzliche Lärmsteuer gilt hingegen nur für Flugzeuge, die in bestimmten Regionen Italiens starten oder landen. Steuern für abfliegende Passagiere werden zudem auch in den Niederlanden, dem Vereinigten Königreich, in Schweden und in Norwegen erhoben.

Inzwischen sind also viele Staaten bei der Einführung von Entgelten kreativ geworden. Momentan sorgen Portugal und Ungarn für Frust. Portugal hat bereits zum 1. Juli 2021 eine CO₂-Steuer eingeführt und diese zum 1. Juli 2023 auf nichtgewerbliche Flüge der Business Aviation ausgeweitet. Ungarn nennt seine Steuer wörtlich „extra profit tax on airlines“. Hierbei werden die CO₂-Emissionen auf jeden Passagiersitz umgelegt. Erschwerend ist die Tatsache, dass diese Gebühren nicht über die sowieso zu zahlenden Landegebühren entrichtet werden können, sondern separat abgeführt werden müssen.

Die emissionshandelspflichtigen Betreiber müssen zusätzlich zu dem oben beschriebenen Aufwand am EU-ETS und ggf. an CORSIA teilnehmen. Das bedeutet, dass für jede Tonne CO₂-Ausstoß ein Emissionszertifikat erworben werden muss. Die Betreiber müssen ihre Emissionen jährlich mitteilen, in Deutschland an die Deutsche Emissionshandelsstelle.

Die Verantwortung für die Zahlung all dieser Abgaben liegt in den meisten Fällen beim Betreiber, der die Kontrolle über den Betrieb des Flugzeugs ausübt. Das bedeutet, dass die Unternehmen eigene Infrastrukturen schaffen müssen, um den Anforderungen der angeflogenen Länder gerecht zu werden. Eine erhebliche zusätzliche Arbeitsbelastung und somit weitere Kosten sind die Folge. Natürlich können die betroffenen Firmen diese Aufgaben outsourcen, um sich auf den eigentlichen Unternehmenszweck zu konzentrieren, der Verpflichtung zur Zahlung können sie sich jedoch nicht entziehen. Wir fordern einen deutlichen Bürokratieabbau und die Gebührenbelastung auf ein erträgliches Maß zu reduzieren. ■



Foto: GBAA

Andreas Mundsinger ist Geschäftsführer der German Business Aviation Association und berichtet über News aus dem Verband.