

Arbeitsring Lärm der DEGA

Informations- und Geschäftszentrum



DEGA e.V. – IGZ – Voltastraße 5 – Gebäude 10-6 – 13355 Berlin

Bundesministerium der Finanzen
Referat III B 6
Herr/Frau
Postfach 13 08
53003 Bonn

per email an IIIB6@bmf.bund.de

*Deutsche Gesellschaft für Akustik e.V.
Informations- + Geschäftszentrum des ALD
Voltastraße 5; Gebäude 10-6
13355 Berlin*

Tel. (030) 46 77 60 00

Fax (030) 46 06 94 70

uschuetz@dega-akustik.de

www.ald-laerm.de

Berlin, 16.11.2011

Referentenentwurf für ein Luftverkehrsteuergesetz; Anhörung der Verbände

GZ: III B 6 - S 8002/10/10001 :005

DOK:2011/0823077

Stellungnahme des ALD

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ALD hat bereits im Jahr 2010 zum Thema Besteuerung des Luftverkehrs und Einführung einer Ticketabgabe Stellung genommen. Seither haben sich unsere grundsätzlichen Positionen und Ergänzungsvorschläge nicht geändert, Steuersenkungen für den Luftverkehr halten wir aus ökologischen wie sozialen Gründen nicht für zielführend. Wir übersenden Ihnen hier die letztjährige Stellungnahme noch einmal im Wortlaut mit der Bitte um Berücksichtigung.

Der ALD nimmt zum Referentenentwurf des Finanzministeriums wie folgt Stellung:

- Die Erhebung einer Ticketabgabe wird **grundsätzlich** begrüßt. Der Flugverkehr ist nach Aussagen des Umweltbundesamtes mit insgesamt fast 11,5 Mrd. €/Jahr der am höchsten subventionierte Verkehrsträger (Energiesteuerbefreiung des Kerosins 7,23 Mrd. €/Jahr, Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge 4,35 Mrd. €/Jahr, Stand 2008). Die geplante Ticketabgabe trägt deshalb zur Schaffung fairerer Rahmenbedingungen für die Verkehrsträger bei, vor allem für den klimafreundlicheren Schienenpersonenverkehr.
- Die Abgabe sollte aber aus ökologischen und sozialen Gründen beim Personenverkehr, soweit diese von der jeweiligen Luftverkehrsgesellschaft vorgesehen sind, nach **Tarifklassen** (Economy, Business, First Class) differenziert werden, da die personenbezogenen Umweltbelastungen mit dem jeweiligen Platzbedarf ansteigen. Sie sollte ferner grundsätzlich auch auf den **Frachtbereich** ausgedehnt werden.

- Der ALD bedauert es vor allem, dass die ursprünglich geplante Berücksichtigung des **Lärms** (siehe „Eckpunkte der Bundesregierung für die weitere Aufstellung des Haushaltentwurfs 2011 und des Finanzplans bis 2014“ vom 07.06.2010) nicht umgesetzt worden ist. Wir schlagen deshalb vor,
 - dass zum einen für Starts während des **Nachtzeitraums** (22-6 Uhr) ein Zuschlag erhoben wird;
 - dass zum anderen die Abgabe kostenneutral nach den **Geräuschemissionen** der Flugzeuge gestaffelt wird (Zuschlag für laute, Abschlag für leise Flugzeuge). Für diese Staffelung könnte der ACI Aircraft Noise Rating Index von 2010 zu Grunde gelegt werden, der 8 Emissionsklassen auf der Grundlage der Geräuschzulassungswerte nach ICAO Annex 16 bildet. Diese Klassifizierung sollte die technisch überholte Bonusliste des BMVBS ablösen.

Wir schlagen den Nachtzuschlag vor, damit dem Reisenden bei der Buchung signalisiert wird, dass nächtliche Flüge zu besonderen Lärmbelastungen führen. Neben der Steuerungswirkung würde somit auch das Umweltbewusstsein geschärft werden.

Die Differenzierung des Ticketzuschlags nach Geräuschemissionen zielt eher auf das Dispositionsverhalten und die Beschaffungs- und Nachrüstungsstrategien der Fluggesellschaften. Wir halten momentan eine einheitliche Vorgabe von Emissionsklassen und daraus abgeleiteten preislichen Differenzierungen für geeigneter als die zurzeit bereits eingesetzten lärmabhängigen Landegebühren, die auf den deutschen Flughäfen sehr unterschiedlich gestaltet sind und nach Aussagen des Umweltbundesamts relativ geringe steuernde Wirkung gezeigt haben. Mittelfristig sollten beide Instrumente aber auf der Basis aktueller Emissionsdaten harmonisiert werden.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag

gez. Ulrike Schütz