

**09.04.26**

Fz - U - Vk - Wi

## **Gesetzentwurf der Bundesregierung**

---

### **Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes**

#### **A. Problem und Ziel**

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 21. Legislaturperiode ist als Maßnahme zur steuerlichen Entlastung von Luftverkehrsunternehmen unter Finanzierungsvorbehalt vereinbart, die zum 1. Mai 2024 erfolgte Erhöhung der gesetzlichen Steuersätze des Luftverkehrsteuergesetzes zurücknehmen zu wollen. Die Spitzen der Koalitionsfraktionen der 21. Legislaturperiode haben sich am 13. November 2025 darauf verständigt, die Vereinbarung aus dem Koalitionsvertrag umsetzen zu wollen. Diese wird umgesetzt, durch die Absenkung der gesetzlichen Steuersätze des Luftverkehrsteuergesetzes zum 1. Juli 2026 auf das Niveau der gesetzlichen Luftverkehrsteuersätze vor dem 1. Mai 2024.

#### **B. Lösung**

Die derzeit geltenden gesetzlichen Steuersätze in § 11 Absatz 1 des Luftverkehrsteuergesetzes werden zum 1. Juli 2026 auf das Niveau der gesetzlichen Luftverkehrsteuersätze vor dem 1. Mai 2024 gesenkt. Die hierdurch entstehenden Steuermindereinnahmen im Einzelplan 60 werden ab 2027 durch Einsparungen im Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr) vollständig erwirtschaftet.

#### **C. Alternativen**

Die derzeit geltenden gesetzlichen Steuersätze in § 11 Absatz 1 des Luftverkehrsteuergesetzes werden nicht gesenkt. Hierdurch werden die unter anderem unter D aufgeführten Steuermindereinnahmen im Einzelplan 60 vermieden.

---

Fristablauf: 21.05.26

besonders eilbedürftige Vorlage gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 4 GG

**D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

(Steuermehr- und -mindereinnahmen (–) in Mio. Euro)

Gebietskörperschaft	volle Jahreswirkung <sup>1)</sup>				
	2026	2027	2028	2029	2030
Insgesamt	- 185	- 340	- 345	- 350	- 355
Bund	- 185	- 340	- 345	- 350	- 355
Länder	-	-	-	-	-
Gemeinden	-	-	-	-	-
	Kassenjahr				
	2026	2027	2028	2029	2030
Insgesamt	- 170	- 330	- 345	- 350	- 355
Bund	- 170	- 330	- 345	- 350	- 355
Länder	-	-	-	-	-
Gemeinden	-	-	-	-	-

<sup>1)</sup> Wirkung im Veranlagungsjahr

Die durch diesen Gesetzentwurf im Einzelplan 60 entstehenden Steuermindereinnahmen werden im Haushaltsjahr 2026 im Rahmen des Haushaltsvollzugs im allgemeinen Haushalt erwirtschaftet. Ab 2027 werden die Steuermindereinnahmen im Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr) vollständig erwirtschaftet.

**E. Erfüllungsaufwand****E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

**E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Bei den Luftverkehrsunternehmen und bei den steuerlichen Beauftragten entsteht durch die Änderung des § 11 Absatz 1 des Luftverkehrsteuergesetzes allenfalls ein sehr geringer Umstellungsaufwand infolge der notwendigen Anpassung der Steuersätze in den IT-Verfahren.

**Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten**

Es entstehen keine Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

**E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Für die Zollverwaltung entsteht durch die Änderung der Steuersätze ein sehr geringer Aufwand infolge der notwendigen Anpassung der Steuersätze im IT-Verfahren für die Verwaltung der Luftverkehrsteuer und in öffentlich zugänglichen Informationen zur Luftverkehrsteuer.

## **F. Weitere Kosten**

Es entstehen keine sonstigen Kosten für die Wirtschaft. Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.



**09.04.26**

Fz - U - Vk - Wi

**Gesetzentwurf  
der Bundesregierung**

---

**Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrssteuergesetzes**Bundesrepublik Deutschland  
Der Bundeskanzler

Berlin, 9. April 2026

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Bürgermeister  
Dr. Andreas Bovenschulte

Sehr geehrter Herr Bundesratspräsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 4 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrssteuergesetzes

mit Begründung und Vorblatt.

Der Gesetzentwurf ist besonders eilbedürftig, um ein Inkrafttreten zum 1. Juli 2026 zu ermöglichen. Ein rückwirkendes Inkrafttreten wäre aus verfassungsrechtlicher Sicht zwar unbedenklich, da die Regelung ausschließlich begünstigend ist. Es würde den Gesetzesvollzug jedoch erheblich erschweren, da eine Vielzahl von Steueränderungsbescheiden verwaltungsaufwändig erlassen werden müssten.

Federführend ist das Bundesministerium der Finanzen.

Mit freundlichen Grüßen  
Friedrich Merz

---

Fristablauf: 21.05.26

besonders eilbedürftige Vorlage gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 4 GG



# **Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes**

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

## **Artikel 1**

### **Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes**

Das Luftverkehrsteuergesetz vom 9. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1885; 2013 I S. 81), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27. März 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 107) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 11 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 1 wird die Angabe „15,53 Euro“ durch die Angabe „13,03 Euro“ ersetzt.
2. In Nummer 2 wird die Angabe „39,34 Euro“ durch die Angabe „33,01 Euro“ ersetzt.
3. In Nummer 3 wird die Angabe „70,83 Euro“ durch die Angabe „59,43 Euro“ ersetzt.

## **Artikel 2**

### **Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am 1. Juli 2026 in Kraft.

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen**

Der Gesetzentwurf sieht die Absenkung der gesetzlichen Luftverkehrssteuersätze gemäß § 11 Absatz 1 Luftverkehrsteuergesetz auf das Niveau der gesetzlichen Luftverkehrssteuersätze vor dem 1. Mai 2024 vor. Ziel des Gesetzentwurfes ist es, Luftverkehrsunternehmen welche gewerblichen Passagierflugverkehr durchführen und der Luftverkehrsteuer unterliegen steuerlich zu entlasten. Der Luftverkehrsteuer unterliegt gemäß § 1 Absatz 1 des Luftverkehrsteuergesetzes ein Rechtsvorgang, der zum Abflug eines Fluggastes von einem inländischen Startort mit einem Flugzeug oder Drehflügler durch ein Luftverkehrsunternehmen zu einem Zielort berechtigt. Die auf den Passagier umlegbare Luftverkehrsteuer ist neben den Flughafenentgelten und Gebühren ein Teil der staatlichen Standortkosten in der Bundesrepublik Deutschland.

#### **II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs**

Die gesetzlichen Luftverkehrssteuersätze werden zum 1. Juli 2026 auf das Niveau der vor dem 1. Mai 2024 geltenden gesetzlichen Luftverkehrssteuersätze gesenkt. Die gesetzlichen Steuersätze gemäß § 11 Absatz 1 des Luftverkehrsteuergesetzes werden wie folgt geändert:

- Der Steuersatz gemäß § 11 Absatz 1 Nummer 1 des Luftverkehrsteuergesetzes wird von 15,53 Euro auf 13,03 Euro gesenkt.

- Der Steuersatz gemäß § 11 Absatz 1 Nummer 2 des Luftverkehrsteuergesetz wird von 39,34 Euro auf 33,01 Euro gesenkt.

- Der Steuersatz gemäß § 11 Absatz 1 Nummer 3 des Luftverkehrsteuergesetz wird von 70,83 Euro auf 59,43 Euro gesenkt.

#### **III. Exekutiver Fußabdruck**

Interessenvertreterinnen und Interessenvertreter oder beauftragte Dritte haben keinen wesentlichen Einfluss auf den Inhalt dieses Gesetzes genommen.

#### **IV. Alternativen**

Die derzeit geltenden gesetzlichen Steuersätze in § 11 Absatz 1 des Luftverkehrsteuergesetzes werden nicht gesenkt. Hierdurch werden die unter anderem unter D aufgeführten Steuermindereinnahmen im Einzelplan 60 vermieden.

#### **V. Gesetzgebungskompetenz**

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes ergibt sich aus Artikel 105 Absatz 2 Satz 2 erste Alternative in Verbindung mit Artikel 106 Absatz 1 Nummer 3 des Grundgesetzes (GG), da das Aufkommen der Luftverkehrsteuer ganz dem Bund zusteht.

## **VI. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen**

Der Gesetzentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

## **VII. Gesetzesfolgen**

### **1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung**

Mit diesem Gesetzentwurf gehen keine Regelungsvereinfachungen oder Verwaltungsvereinfachungen einher.

### **2. Nachhaltigkeitsaspekte**

Eine Nachhaltigkeitsprüfung gemäß § 44 Absatz 1 Satz 4 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien ist erfolgt. Der Entwurf steht nicht in Zielkonflikten mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, welche der Umsetzung der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung dient.

Wesentliche Auswirkungen auf den gewerblichen Passagierflugverkehr werden mit der Rückkehr zu den vor dem 1. Mai 2024 geltenden Steuersätzen nicht erwartet, so dass ein Zielkonflikt mit den Indikatorenbereichen 3.2.a und 3.2.b – Luftbelastung –, 12.1.bb und 12.1.bc – Globale Umweltinanspruchnahme durch den Konsum privater Haushalte – Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen– sowie 13.1.a – Treibhausgasemissionen nicht gegeben ist.

## 3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

(Steuermehr- / -mindereinnahmen (-) in Mio. €)

Ifd. Nr.	Maßnahme	Steuerart / Gebietskör- perschaft	Volle Jahreswirkung <sup>1</sup>					Kassenjahr				
			2026	2027	2028	2029	2030	2026	2027	2028	2029	2030
1	<u>§ 11 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 LuftVStG</u> Absenkung der Steuer je Fluggast bei Flügen mit einem Zielort nach Anlage 1 von 15,53 € auf 13,03 € Anlage 2 von 39,34 € auf 33,01 € und in andere Länder von 70,83 € auf 59,43 € ab 1. Juli 2026	<b>Insg.</b> LuftVSt  <b>Bund</b> LuftVSt	- 185	- 340	- 345	- 350	- 355	- 170	- 330	- 345	- 350	- 355
	<b>Länder</b>		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>Gem.</b>		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2	<u>Finanzielle Auswirkungen insgesamt</u>	<b>Insg.</b> LuftVSt  <b>Bund</b> LuftVSt	- 185	- 340	- 345	- 350	- 355	- 170	- 330	- 345	- 350	- 355
			- 185	- 340	- 345	- 350	- 355	- 170	- 330	- 345	- 350	- 355
			- 185	- 340	- 345	- 350	- 355	- 170	- 330	- 345	- 350	- 355

<b>Länder</b>	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Gem.</b>	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Anmerkungen:

1) Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten.

Die durch diesen Gesetzentwurf im Einzelplan 60 entstehenden Steuermindereinnahmen werden im Haushaltsjahr 2026 im Rahmen des Haushaltsvollzugs im allgemeinen Haushalt erwirtschaftet. Ab 2027 werden die Steuermindereinnahmen vollständig im Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr) erwirtschaftet.

## **4. Erfüllungsaufwand**

### **4.1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand. Das Luftverkehrsunternehmen ist gemäß § 6 Absatz 1, Satz 1 des Luftverkehrssteuergesetzes Steuerschuldner der Luftverkehrsteuer.

### **4.2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Bei den Luftverkehrsunternehmen und bei den steuerlichen Beauftragten entsteht durch die Änderung des § 11 Absatz 1 des Luftverkehrssteuergesetzes allenfalls ein sehr geringer Umstellungsaufwand infolge der notwendigen Anpassung der Steuersätze in den IT-Verfahren.

### **4.3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Für die Zollverwaltung entsteht durch die Änderung der Steuersätze ein sehr geringer Aufwand infolge der notwendigen Anpassung der Steuersätze im IT-Verfahren für die Verwaltung der Luftverkehrsteuer und in öffentlich zugänglichen Informationen zur Luftverkehrsteuer.

## **5. Weitere Kosten**

Der Wirtschaft, einschließlich mittelständischer Unternehmen, entstehen keine direkten oder indirekten Kosten.

Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

## **6. Weitere Gesetzesfolgen**

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebenssituation von Frauen und Männern sind keine Auswirkungen erkennbar, die gleichstellungspolitischen Zielen gemäß § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien zuwiderlaufen.

Das Vorhaben hat keine weiteren Auswirkungen auf die Verbraucherinnen und Verbraucher.

Der Gleichwertigkeits-Check des Gesetzesvorhabens ergab keine Auswirkungen auf die Lebensverhältnisse, genauer die Bereiche Wirtschaft, Beschäftigung, Infrastruktur, Daseinsvorsorge, demografische Entwicklung sowie kulturelles und soziales Zusammenleben.

Dieses Vorhaben ist nicht für einen Praxischeck geeignet, da keine weiteren bürokratischen Hemmnisse für die Wirtschaft geschaffen werden.

## **VIII. Befristung; Evaluierung**

Eine Befristung der Regelungen ist nicht vorgesehen. Es handelt sich nicht um ein wesentliches und damit evaluierungspflichtiges Regelungsvorhaben.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (Änderung des § 11 Absatz 1 des Luftverkehrsteuergesetzes)**

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 21. Legislaturperiode ist als Maßnahme zur steuerlichen Entlastung von Luftverkehrsunternehmen unter Finanzierungsvorbehalt vereinbart, die zum 1. Mai 2024 erfolgte Erhöhung der gesetzlichen Steuersätze des Luftverkehrsteuergesetzes zurücknehmen zu wollen. Die Spitzen der Koalitionsfraktionen der 21. Legislaturperiode haben sich darauf verständigt, die Vereinbarung aus dem Koalitionsvertrag umsetzen zu wollen. Diese wird umgesetzt, durch die Absenkung der gesetzlichen Steuersätze des Luftverkehrsteuergesetzes zum 1. Juli 2026 auf das Niveau der gesetzlichen Luftverkehrssteuersätze vor dem 1. Mai 2024. Durch die Gesetzesänderung werden die gesetzlichen Steuersätze gemäß § 11 Absatz 1 des Luftverkehrsteuergesetzes wie folgt geändert:

- Der Steuersatz gemäß § 11 Absatz 1 Nummer 1 des Luftverkehrsteuergesetzes wird von 15,53 Euro auf 13,03 Euro gesenkt.

- Der Steuersatz gemäß § 11 Absatz 1 Nummer 2 des Luftverkehrsteuergesetz wird von 39,34 Euro auf 33,01 Euro gesenkt.

- Der Steuersatz gemäß § 11 Absatz 1 Nummer 3 des Luftverkehrsteuergesetz wird von 70,83 Euro auf 59,43 Euro gesenkt.

### **Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)**

Artikel 2 bestimmt, dass die Änderungen des § 11 Absatz 1 des Luftverkehrsteuergesetzes in Artikel 1 am 1. Juli 2026 in Kraft treten.