

MASSNAHME 1: ANPASSUNG DER FLUGTICKETABGABE

Flugabgabegesetz *neu*

Aus RegPro2020: Flugticketabgabe (deutliche Erhöhung Kurzstrecke, Erhöhung Mittelstrecke, Senkung Langstrecke, Anti-Dumping-Regelung): einheitliche Regelung von 12 Euro pro Flugticket (RegPro2020)

Abgestimmte Ausgestaltung: Vereinheitlichung der bisherigen Flugabgabe auf 12 Euro, bei Flügen unter 350 km Flugabgabe in Höhe von 30 Euro

Ergebnisse: THG-Reduktionspotential kurzfristig **116 kt CO₂-Äq** (2021)

THG-Reduktionspotential annähernd-langfristig: **112 kt CO₂-Äq** (2030)

BIP-Effekt: kurzfristig: **+36 Mio. Euro** (2021)

BIP-Effekt annähernd-langfristig: **+55 Mio. Euro** (2030)

Ohne Begleitmaßnahmen und in der vorgeschlagenen Ausgestaltung hat die Maßnahme das Potential, die THG-Emissionen im Flugverkehr, kurzfristig, um ca. **4,5%** zu senken.

Sektor THG-Wirkung: ETS

Status Quo:

Die Flugabgabe wurde im Rahmen des Budgetbegleitgesetzes 2011 über das Flugabgabegesetz (FlugAbgG) eingeführt und **mit 1. Jänner 2018 halbiert**. Sie muss vom Luftfahrzeughalter für alle in Österreich **abfliegenden Passagiere** entrichtet werden. Ausgenommen sind u.a. Mitglieder der Flugbesatzung und Kinder bis zum vollendeten 2. Lebensjahr ohne eigenen Sitzplatz.

Die Flugabgabe beträgt **seit 1. Jänner 2018** für:

- Kurzstreckenflüge 3,5 Euro
- Mittelstreckenflüge 7,5 Euro
- Langstreckenflüge 17,5 Euro

Auf Inlandsflügen, wo Flüge der Umsatzsteuer unterliegen, beträgt sie **3,1 Euro**. Zusätzlich werden **0,40 Euro Mehrwertsteuer** pro Flug eingehoben. Auf alle anderen Flüge wird in Österreich keine Mehrwertsteuer auf Flugtickets eingehoben. Kerosin ist generell von der Mineralölsteuer befreit. Die Flugticketabgabe ist damit die einzige Steuer, die in Zusammenhang mit Flugbewegungen eingehoben wird.

Vorgeschlagene Regelung neu:

Das BMF (2020) hat folgende Ausgestaltung der Maßnahme vorgeschlagen: Vereinheitlichung der bisherigen Flugabgabe auf 12 Euro (gemäß RegPro), bei Flügen unter 350 km Flugabgabe in Höhe von 30 Euro

Zuständigkeit:

Bundesministerium für Finanzen, eingezogen durch die Finanzämter.

Relevante Rechtsakte: Flugabgabegesetz ([FlugAbgG](#)) i.d.g.F.

Ökologische und ökonomische Wirkungen¹:

Wird eine modellbasierte, energie- und umweltökonomische Evaluierung der vorgeschlagenen Regelung der Flugticketabgabe (FTA) durchgeführt, so ergibt sich folgendes Bild:

- Jährlicher, kurzfristiger Treibhausgas (THG)-Effekt der Maßnahme:
116 kt CO₂ Äquivalente Einsparung
- Jährlicher Effekt im Jahr 2030 (annähernd-langfristiger Effekt, aufgrund der Modellsystematik wurden bei der Modellierung keine Verhaltensveränderungen modelliert.):
112 kt CO₂ Äquivalente Einsparung
- Leicht **positive Effekt auf das Bruttoinlandsprodukt**, zurückzuführen auf einen leichten Rückgang des Imports von Brennstoffen

Tabelle 1: ökologische und ökonomische Wirkung der Flugticketabgabe, 2021 und 2030.

Wirkungen	Differenz (absolut) in 2021	Differenz (absolut) in 2030
Δ THG [kt CO ₂ eq] ²	-116	-112
Δ Bruttoinlandsprodukt [Mio. €]	+36	+55

Die Werte in Tabelle 1 geben die **Differenz der jeweiligen Kenngröße** im dargestellten Jahr zwischen dem Szenario „Flugticketabgabe“ und dem Szenario WEM (Ausgangsszenario mit Status Quo der Flugabgabe) an. Die Darstellung zeigt somit den **Netto-Effekt der Maßnahme**. Berücksichtigt werden hier alle nationalen und internationalen Flüge. Die COVID-19 Pandemie wird im Ausgangsszenario, einjährig, berücksichtigt. Das bedeutet, dass alle bisher bekannten Einbrüche im ersten Jahr in der Modellierung abgebildet sind.

Annahmen:

- Annahme zu Durchschnittspreisen für Passagierflüge mit Abflug in Österreich nach Streckenlänge.
 - Inputdaten: Verteilung der Streckenlängen aus der Verkehrsstatistik 2018 (Statistik Austria 2019).
- Reaktion der Haushalte durch Preis- und Ausgabenelastizitäten.
 - Inputdaten: Elastizitäten nach Dezilen aus IHS (2012).

Wirkungsmechanismen der Maßnahme:

Die Effekte der Maßnahme in dieser Ausgestaltung und ohne Kombination mit anderen Maßnahmen sind **insgesamt eher gering**. Sie bewirkt Preiserhöhungen³ der Tickets für Passagierflüge, wodurch es zu einem leichten Rückgang in der Anzahl der Flüge kommt und damit auch zu einem Rückgang in Energieverbrauch und Emissionen.

Die Auswirkung auf die volkswirtschaftlichen Kennzahlen ist marginal. Die wirtschaftlichen Effekte betreffen fast ausschließlich die **Luftfahrtbranche** und die damit **verbundenen Branchen**.

Die **Konsumausgaben der Privathaushalte** für Passagierflüge gehen über den Zeitraum 2021-2030 durchschnittlich jährlich um **23 Mio. Euro zurück** (siehe Anhang Tabelle 2).

¹ Die Analyse wurde mit dem energieökonomischen Modell des Umweltbundesamtes MIO-ES durchgeführt

² Bei den Emissionsbetrachtungen wird kein RFI-Faktor (Radiative Forcing Index) berücksichtigt. Der RFI-Faktor wird angewandt um der spezifischen Klimawirksamkeit von Flügen Rechnung zu tragen. In der Literatur kommt eine Bandbreite für den RFI von 1-4 zur Anwendung (Quelle: Umweltbundesamt_DE, 2019). Das IPCC hat 1999 den RFI-Faktor ermittelt über alle Flüge weltweit (Lang- wie Kurzstrecke) und mit 2,7 ausgewiesen IPCC (1999).

³ Die Preiserhöhung beträgt insgesamt für den Sektor Luftverkehr, gewichtet nach Distanzklassen, +7 Prozentpunkte.

Verknüpfte Maßnahmen:

Die aktuelle Evaluierung berücksichtigt **keine Verwendung der Einnahmen** aus der Flugticketabgabe bspw. für einen ÖV-Ausbau, welcher positive wirtschaftliche Effekte auslösen würde.-In der vorliegenden Evaluierung fließen die Einnahmen ins allgemeine Budget.

Die folgenden begleitenden Maßnahmen könnten mit den Einnahmen teilweise finanziert werden und helfen dabei, die Emissionsreduktions-Wirkung der Flugticketabgabe zu realisieren bzw. diese noch zu steigern:

- Attraktivierung von alternativen Reisemöglichkeiten per ÖV, zum Beispiel durch Ausbau von Bahnverbindungen (auch international) und Vergünstigung von Langstreckentickets (Stufe 3 des 123-Tickets und international)
- Weitere Anreize für die Digitalisierung von Meetings und Konferenzen, z.B. Förderungen für die Einrichtung von Ausstattungsequipment, Digitale Agenda 2025 der Stadt Wien etc. Anreize für F&E und Investitionen in effizientere Flugzeuge und emissionsfreie Flugzeugantriebe zur Senkung der Flugverkehrsemissionen.

Einordnung der Ergebnisse:

Gemäß der Österreichischen Luftschadstoffinventur (OLI) betragen die THG-Emissionen im gesamten Flugverkehr - dieser ist **dem ETS-Sektor** zugeordnet, unterliegt also dem europäischen Emissionshandel - (national und international) im Jahr 2018: **2.598 kt CO₂-eq**. Das ermittelte Potential der Maßnahme stellt somit **ca. 4,5%**⁴ dieser Emissionen dar.

Sektor THG-Wirkungen: ETS

Methodik

Die CO₂-Äquivalent-Wirkungsabschätzung wurde mit dem **makroökonomisches Input-Output Modell inklusive integriertem Energiesystem MIO-ES** durchgeführt. Eine detaillierte Beschreibung des Modells und seiner methodischen Ansätze findet sich im MIO-ES Manual welches dieser Evaluierung anhängt.

Für die Maßnahme Flugticketabgabe wurde eine **Erhöhung der Konsumpreise von Flugtickets** im MIO-ES simuliert. Die Elastizitäten, sprich die direkte Reaktion der KonsumentInnen auf die Preiserhöhungen sind der IHS Studie (2012) entnommen. Die **Flüge gehen absolut zurück, ein Teil des Konsums wird mit anderen Verkehrsmitteln substituiert**. Diese wirtschaftlichen Reaktionen wirken sich im Modell auf die energetischen Kennzahlen aus und es sinkt der Energieverbrauch und damit die CO₂-eq der Luftfahrt.

Das **MIO-ES-Modell** wird vom Umweltbundesamt zur Wirkungsevaluierung von klima- und energiepolitischen Zielen, Maßnahmen und Instrumenten hinsichtlich makroökonomischer Größen, Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen eingesetzt.

Das MIO-ES-Modell stellt die Volkswirtschaft und das Energiesystem Österreichs detailliert dar und integriert sie durch konsistente Kopplung physischer und monetärer Größen, wodurch Wechselwirkungen zwischen ökonomischem System und Energiesystem abgebildet werden können. Das Modell erlaubt außerdem die **Integration emissionssektoraler Partialmodelle** (z.B. Verkehr, Stromerzeugung, Raumwärme, Industrie) und ist damit für die Wirkungsabschätzung von Klima- und Energiepolitik in diesen Sektoren sowie für die Erstellung von Energie- und Treibhausgasszenarien geeignet.

Die aktuelle Modellversion basiert auf den letztverfügbaren Daten aus der österreichischen volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung inklusive **Input-Output-Tabelle**, der Energiebilanz, der Konsumerhebung sowie dem EU-SILC. Das Modell liefert jährliche Ergebnisse von 2014 bis 2050 und kann für Politiksimulationen und Szenarien über diesen Zeitraum genutzt werden.

Modellbeschreibung

⁴ Die 4,5% ergeben sich aus den 116 kt CO₂eq aus dem Jahr 2021 und fallen ausschließlich im ETS an. Zu beachten ist aber, dass in den ausgewiesenen OLI Daten alle internationalen Flüge berücksichtigt werden, d.h. hier sind Emissionen auch von Destination in Ländern berücksichtigt die, nicht dem EU-ETS unterliegen. Demzufolge sind die 4,5% nur zur Orientierung zu verstehen.

Auf der makroökonomischen Seite werden alle NACE-Wirtschaftsbranchen (Zweisteller) und alle Hauptkategorien des privaten Konsums nach COICOP abgebildet, letztere heruntergebrochen auf die Dezile der Haushaltseinkommensverteilung. Neben Produktion und Konsum werden auch Arbeitsmarkt und öffentlicher Sektor modelliert. Auf der Energieseite werden der energetische Endverbrauch nach Energieträgern sowie Daten aus Partialmodellen für die Emissionssektoren Verkehr, Stromerzeugung, Raumwärme, Industrie abgedeckt.

Simulierbare Politikinstrumente und Maßnahmen inkludieren CO₂-Preise in ETS- und Non-ETS-Sektoren, Infrastrukturinvestitionen und Änderungen bei kontraproduktiven Subventionen und Steuern in den Emissionssektoren Verkehr, Raumwärme, Stromerzeugung und Industrie. Outcome-Größen inkludieren Produktionswert, Wertschöpfung und Beschäftigung nach NACE-Wirtschaftsbranchen (2-Steller); Bruttoenergieverbrauch und energetischen Endverbrauch nach Energieträgern und NACE 2-Stellern; Treibhausgasemissionen nach Emissionssektoren; verfügbares Haushaltseinkommen und private Konsumausgaben nach Dezilen; und makroökonomische Indikatoren wie BIP, privaten und öffentlichen Konsum, Bruttoanlageinvestitionen, Exporte und Importe, direkte und indirekte Steuereinnahmen (z.B. Einkommens- und Umsatzsteuereinnahmen, Sozialversicherungseinnahmen, MöSt.) sowie das öffentliche Defizit.

Quellen:

BMF, (2020): Bundesministerium für Finanzen (2020): Flugabgabe, Internet Zugriff am 05.03.2020: <https://www.bmf.gv.at/themen/steuern/steuern-von-a-bis-z/flugabgabe.html>

Statistik Austria (2019): Verkehrsstatistik 2018, herausgegeben von Statistik Austria, Wien 2019.

IHS (2012) Schönplugg, K., Paterson, I., Sellner, R.: Evaluierung der Flugabgabe, Herausgegeben vom Institut für höhere Studien (IHS), Wien 2012.

IPCC (1999): Aviation and the global atmosphere. A Special Report of IPCC Working Groups I and III, Intergovernmental Panel on Climate Change, Hrsg: Penner, J.E.; Lister, D.H.; Griggs, D.J.; Dokken, D.J. & McFarland, M., Cambridge, UK: Cambridge University Press.

Umweltbundesamt (2019): Umweltschonender Luftverkehr lokal – national – international. Umweltbundesamt Deutschland. Report. ISSN 1862-4804. Dessau-Roßlau

ANHANG
Tabelle 2: Ergebnisse, Zeitreihe, absolute Differenz Szenario „Flugticketabgabe“ und Szenario WEM (Ausgangsszenario)

THG-Wirkungen	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Kumuliert 2021-30
Δ THG [kt CO ₂ eq]*	-116	-116	-115	-115	-115	-114	-114	-113	-113	-112	-1.143
Makroökonomische Wirkungen											
Δ Bruttoinlandsprodukt [Mio. €]	36	38	40	42	44	46	48	51	53	55	454
Δ Konsumausgaben der Haushalte für Flugverkehr [Mio. €]	-25	-25	-24	-24	-23	-23	-22	-22	-22	-21	-232

* Kein RFI-Faktor (Radiative Forcing Index) berücksichtigt