



Sachstand

Steuern und Gebühren für die Luftfahrt in Europa

Steuern und Gebühren für die Luftfahrt in Europa

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 150/24; WD 4 - 3000 - 078/24
Abschluss der Arbeit: 06.11.2024
Fachbereich: WD 4: Haushalt und Finanzen
(Abschnitte 2 bis 3)
WD 5: Wirtschaft, Energie und Umwelt
(Abschnitte 4 bis 5)

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Fragestellung	4
2.	Steuern auf die Fracht- und Personenbeförderung im Luftverkehr	4
3.	Umsatzsteuer auf internationale und inländische Flüge in den Mitgliedstaaten der EU, dem Vereinigten Königreich, Norwegen und der Schweiz	10
4.	Sicherheitsgebühren	12
4.1.	Deutschland	12
4.2.	Europäischer Vergleich	14
4.3.	Vergleichbarkeit der Gebühren	16
5.	Gebühren der Flugsicherung	16
5.1.	Rechtsgrundlage	16
5.2.	Deutschland	17
5.3.	Europäischer Vergleich	18

1. Fragestellung

Ausgangspunkt ist das Gutachten „[Taxes in the Field of Aviation and their impact](#)“, das das Forschungs- und Beratungsinstitut CE Delft 2019 für die Europäische Kommission (Generaldirektion Mobilität und Verkehr) erstellt hat. Dieser Sachstand aktualisiert die in dem Gutachten beschriebenen Steuern auf die Fracht- und Personenbeförderung im Luftverkehr und der Umsatzbesteuerung dieser Dienstleistungen. Neben den Mitgliedstaaten der Europäischen Union sollen auch die entsprechenden Steuern für das Vereinigte Königreich, Norwegen und die Schweiz ergänzt werden.

Ferner informiert dieser Sachstand über die Höhe der Gebühren in der Luftfahrt, insbesondere Gebühren der Luftsicherheit und Flugsicherung. Dabei geht es um Gebühren in Deutschland und einen Vergleich mit anderen Ländern der EU sowie dem Vereinigten Königreich, der Schweiz und Norwegen.

2. Steuern auf die Fracht- und Personenbeförderung im Luftverkehr

Grundlage der nachfolgenden Tabelle 1 ist die Datenbank [Aviation Tax and Emission Regulation](#) der FCC Aviation, die international als Fiskalvertreterin für Fluggesellschaften fungiert. Anhand der Angaben in dieser Datenbank und der Originalquellen wurden die entsprechenden Steuern ermittelt.¹ In der Darstellung werden auch die unterschiedlichen Bemessungsgrundlagen für die Steuern in den Staaten deutlich.

Eine Steuer auf die Beförderung von Fracht wird nach den vorliegenden Unterlagen ausschließlich in Frankreich erhoben.

Tabelle 1: Staaten mit Steuern auf die Fracht- und Personenbeförderung im Luftverkehr

Staat	Rechtsgrundlage für die Besteuerung des Luftverkehrs; Name der Steuer	Steuersätze
Belgien	Artikel 162 Livre II du Code des droits et taxes divers ; Taxe sur l'embarquement dans un aéronef / Taks op de inscheping van een luchtvaartuig.	10 Euro für einen Passagier, dessen Ziel nicht mehr als 500 km vom Flughafen Brüssel-National entfernt liegt; 4 Euro für einen Passagier, dessen Ziel mehr als 500 km von Brüssel entfernt und außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR), des Vereinigten Königreichs oder der Schweiz liegt; 2 Euro für einen Passagier, dessen Ziel mehr als 500 km Luftlinie von Brüssel entfernt,

1 Als weitere Quellen wurden herangezogen: Egal, Juliette; Mauroschat, Roman; Dardenne, Jo (Transport & Environment): [Aviation tax gap](#), Juli 2023; Ricardo Confidential: [Study on the taxation of the air transport sector](#), Final Report, Report for European Commission (DG TAXUD), 2. Juli 2021, beides abgerufen am 2. Oktober 2024.

Staat	Rechtsgrundlage für die Besteuerung des Luftverkehrs; Name der Steuer	Steuersätze
		aber im EWR, im Vereinigten Königreich oder in der Schweiz liegt.
Dänemark	Ab 1. Januar 2025: § 3 Lov om passagerafgift på flyrejser ; Passagerafgift på flyrejser.	Je Passagier: Innereuropäisch: ca. 4 Euro; Mittelstreckenflüge: ca. 32 Euro; Langstreckenflüge: ca. 40 Euro. Die Sätze erhöhen sich jedes Jahr bis 2030 auf ca. 7 Euro, ca. 42 Euro und ca. 55 Euro.
Deutschland	§ 11 Luftverkehrsteuergesetz (LuftVStG) vom 9. Dezember 2010, Bundesgesetzblatt I, Seite 1885, zuletzt geändert durch Artikel 1 Zweites Haushaltsfinanzierungsgesetz 2024 vom 27. März 2024, Bundesgesetzblatt I, Nr. 107; Luftverkehrsteuer.	Die Steuer beträgt seit dem 1. Mai 2024 für Inlandsflüge und in Staaten der Zielgruppe 1 (Europäische Union, Norwegen, Liechtenstein, Island, EU-Beitrittskandidaten sowie Vereinigtes Königreich, Türkei, Russland, Marokko, Tunesien und Algerien 15,53 Euro je Passagier; für Flüge in Staaten der Zielgruppe 2 (nicht Gruppe 1 und ihre Entfernung übersteigt nicht 6.000 Kilometer) 39,34 Euro je Passagier; in alle anderen Staaten 70,83 Euro je Passagier. ²
Frankreich	Taxe sur le transport aérien de passagers: Article L422-21 Code des impositions sur les biens et services ; Tarif de l'aviation civile.	Die Zivilluftfahrtsteuer beträgt für Ziele im Europäischen Wirtschaftsraum, im Vereinigten Königreich und der Schweiz 5,05 Euro je Passagier, für alle anderen Ziele 9,09 Euro je Passagier. ³

2 Das Bundesministerium der Finanzen wird ab dem Jahr 2025 ermächtigt und verpflichtet, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Steuersätze jeweils mit Wirkung für das folgende Kalenderjahr prozentual abzusenken, sofern das Luftverkehrsteueraufkommen in dem Vorjahr den Betrag von 2,33 Milliarden Euro übersteigt. Die prozentuale Absenkung errechnet sich aus dem Verhältnis des 2,33 Milliarden Euro übersteigenden Aufkommensbetrags zum 31. Dezember des jeweiligen Vorjahres zu 2,33 Milliarden Euro (§ 11 Absatz 2 LuftVStG).

3 Vom Gesetz abweichende Steuersätze für den Zeitraum vom 1. April 2024 bis 31. März 2025 (Inflationsanpassung), siehe Gouvernement: [Taxes aéronautiques](#), aktualisiert am 30. September 2024, abgerufen am 7. Oktober 2024.

Staat	Rechtsgrundlage für die Besteuerung des Luftverkehrs; Name der Steuer	Steuersätze
Frankreich	Taxe sur le transport aérien de passagers: Article L422-22 Code des impositions sur les biens et services ; Tarif de solidarité und Éco-taxe.	Die französische Ökosteuern trat am 1. Januar 2020 in Kraft und wurde der bestehenden französischen Solidaritätssteuer hinzugefügt. Die Höhe ist abhängig von der Reiseklasse und dem Reiseziel: Geschäftsreisende und Fluggäste in der niedrigsten Reiseklasse zahlen den niedrigeren, alle anderen den höheren Steuersatz. Bei Zielen im Europäischen Wirtschaftsraum, dem Vereinigten Königreich und der Schweiz beträgt der niedrigere Satz 2,63 Euro, der höhere Satz 20,27 Euro je Passagier; bei allen anderen Zielen beträgt der niedrigere Satz 7,51 Euro, der höhere Satz 63,07 Euro je Passagier. ⁴
Frankreich	Taxe sur le transport aérien de passagers: Article L422-23 und Article L422-24 Code des impositions sur les biens et services ; Tarif de sûreté et de sécurité et Tarif de péréquation aéroportuaire.	Berechnung nach unités de trafic (UDT): Ein UDT entspricht 1 Passagier oder 100 Kilogramm Fracht oder Post. Die Flugplätze werden in vier Klassen eingeteilt (Flughafensteuer): Klasse 1 (mehr als 20.000.001 UDT): 4,30 bis 11,80 Euro je Passagier; Klasse 2 (von 5.000.001 bis 20.000.000 UDT): 2,49 bis 9,40 Euro je Passagier; Klasse 3 (von 5.001 bis 5.000.000 UDT): 0,73 bis 17,20 Euro je Passagier; Klasse 4 (weniger als oder gleich 5.000 UDT): 0 Euro je Passagier. Zusätzlich wird bei Abflügen von Airports in den Klassen 1 bis 3 eine zusätzliche Gebühr in Höhe von 1 Euro je Passagier erhoben (Flughafenausgleichssatz).
Frankreich	Taxe sur le transport aérien de marchandises:	Steuer auf Fracht:

⁴ Vom Gesetz abweichende Steuersätze seit 1. April 2024, siehe Gouvernement: [Taxes aéronautiques](#), aktualisiert am 30. September 2024, abgerufen am 7. Oktober 2024.

Staat	Rechtsgrundlage für die Besteuerung des Luftverkehrs; Name der Steuer	Steuersätze
	<p>Article L422-45 Code des impositions sur les biens et services;</p> <p>Tarif de l'aviation civile und Tarif de sûreté et de sécurité et tarif de péréquation aéroportuaire.</p>	<p>Die Zivilluftfahrtsteuer beträgt vom 1. April 2024 bis einschließlich 31. März 2025, 1,50 Euro für jede verladene Tonne.⁵</p> <p>Zusätzlich wird bei Abflügen von Airports in den Klassen 1 bis 3 (siehe oben) eine zusätzliche Gebühr in Höhe von 1 Euro für jede verladene Tonne erhoben (Flughafenausgleichsatz).</p>
Frankreich	<p>Articles L422-53 bis L422-55 Code des impositions sur les biens et services;</p> <p>Taxe sur les nuisances sonores aériennes.</p>	<p>Die Fluglärmsteuer wird sowohl bei privaten als auch bei kommerziellen Flügen erhoben. Sie wird beim Start von derzeit 11 Flughäfen in Frankreich erhoben.</p> <p>Die Höhe der pro Abflug zu entrichtenden Steuer ergibt sich aus dem Produkt folgender Faktoren: des am Abflughafen geltenden Entgeltsatzes zwischen 0,00 Euro und 75,00 Euro, dem maximalen Startgewicht des Flugzeugs, seiner zertifizierten Lärmleistung (gemäß Lärmzeugnis) und der Abflugzeit (tagsüber, abends, nachts).⁶</p>
Italien	<p>Articolo 16, comma 10-bis. und 11 Decreto-Legge 6 dicembre 2011, n. 201;</p> <p>Imposta erariale sui voli dei passeggeri di aerotaxi und imposta erariale sugli aeromobili privati.</p>	<p>Steuer auf Passagiere, die an Bord eines privaten Charterflugs in Italien ankommen oder abfliegen:</p> <p>10 Euro je Passagier bei einer Entfernung unter 100 Kilometern;</p> <p>100 Euro je Passagier bei einer Entfernung unter 1.500 Kilometern;</p> <p>200 Euro je Passagier bei einer Entfernung über 1.500 Kilometern.</p> <p>Die Steuer auf Privatflugzeuge richtet sich nach dem maximalen Startgewicht. Sie ist in 7 Klassen eingeteilt und beträgt für Flugzeuge unter 1.000 Kilogramm 0,75 Euro je</p>

5 Der Steuersatz wird an die Inflation angepasst, siehe Gouvernement: [Taxes aéronautiques](#), aktualisiert am 30. September 2024, abgerufen am 7. Oktober 2024.

6 Vergleiche zu den einzelnen Flughafentarifen und der Bildung des Koeffizienten aus Lärmleistung und Abflugzeit: Guichet Fiscal Unique des taxes aéroportuaires - TNSA (Juli 2024 bis März 2025): [Notice explicative pour l'établissement de la déclaration de la taxe sur les nuisances sonores aériennes](#), abgerufen am 7. Oktober 2024.

Staat	Rechtsgrundlage für die Besteuerung des Luftverkehrs; Name der Steuer	Steuersätze
		Kilogramm bis zu 7,60 Euro je Kilogramm bei Flugzeugen über 10.000 Kilogramm.
Italien	Am 1. Januar 2013 erfolgte die Umwandlung der Steuer auf Fluglärmemissionen von einer staatlichen in eine regionale Steuer, sie wird in den Regionen Campania, Lazio und Emilia Romagna erhoben; Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili Civili (IRESA).	Für die Region Campania ließ sich ermitteln, dass sie für den Flughafen Aeroporto Capodichino di Napoli im Steuerjahr 2023 insgesamt rund 689.000 Euro an Fluglärmsteuer einnahm. ⁷ Der Flughafen in Neapel wies zum Ende des Bilanzjahres 2022 rund 10,9 und zum Ende des Bilanzjahres 2023 rund 12,4 Millionen Passagiere aus. ⁸
Niederlande	Artikel 77 Wet belastingen op milieugrondslag ; Vliegbelasting.	Bei Abflug von einem niederländischen Flughafen an Bord von Flugzeugen mit einem maximalen Startgewicht von mehr als 4 Tonnen beträgt die Steuer 29,05 Euro pro Passagier, unabhängig vom endgültigen Ziel.
Norwegen	Kap. 3-22. Forskrift om endring i forskrift om særavgifter ; Flypassasjeravgift.	Flüge mit Endziel in Europa: ca. 7 Euro je Passagier; Andere Flüge: ca. 28 Euro je Passagier. ⁹
Österreich	§ 5 Bundesgesetz, mit dem eine Flugabgabe eingeführt wird (Flugabgabengesetz – FlugAbgG) ; Flugabgabe.	12 Euro je Passagier; 30 Euro je Passagier, wenn die Entfernung weniger als 350 Kilometer beträgt.
Portugal	Portaria n.º 110/2023, de 21 de abril 2023 ; Taxa de carbono sobre viagens aéreas.	2 Euro auf Tickets der kommerziellen Luftfahrt; Steuer für Passagiere in kommerziellen oder nichtkommerziellen Flügen in Flugzeugen mit einer maximalen Passagierkapazität von bis zu 19 Sitzplätzen, berechnet nach der Formel $TC \times CP \times L \times (D + 1)$, wobei

7 Consiglio regionale della Campania: [Imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili \(IRESA\) - aeroporto Capodichino di Napoli](#), 12. Juli 2023, abgerufen am 18. Oktober 2024.

8 Napoli Salerno Airports: [Relazione e Bilancio al 31 dicembre 2023](#), Seite 11, abgerufen am 18. Oktober 2024.

9 Stortinget: [Stortingsvedtak om særavgifter for 2024](#), Stand 18. Dezember 2023, abgerufen am 17. Oktober 2024.

Staat	Rechtsgrundlage für die Besteuerung des Luftverkehrs; Name der Steuer	Steuersätze
		TC = Steuersatz von derzeit 2 Euro, CP = Schadstoffkoeffizient von 10, S = Maximale Sitzplatzkapazität des verwendeten Flugzeugs, D = Entfernung in Kilometer geteilt durch 1000 und auf die erste Dezimalstelle gerundet.
Schweden	Lag (2017:1200) om skatt på flygresor ; Skatt på flygresor.	Ca. 7 Euro je Passagier mit Endziel in Anhang 1 des Luftreisesteuergesetzes; ca. 28 Euro je Passagier mit Endziel in Anhang 2; ca. 44 Euro je Passagier mit einem anderen Endziel. ¹⁰
Vereinigtes Königreich	Air Passenger Duty (APD)	Die Höhe der Steuer ist abhängig von der Entfernung und der Reiseklasse. Die Entfernung wird in vier Bereiche unterteilt: Inlandsbereich nur für Ziele in England, Schottland, Wales und Nordirland; A: 0 bis 2.000 Meilen; B: 2.001 bis 5.500 Meilen; C: mehr als 5.500 Meilen. Für die Reiseklassen gibt es drei Tarife: Ermäßigter Tarif: Für Reisen in der niedrigsten verfügbaren Reiseklasse im Flugzeug bei Sitzabständen von weniger als 1,016 Metern (40 Zoll); Normalpreis: Für Reisen in jeder anderen Reiseklasse oder wenn der Sitzabstand mehr als 1,016 Meter (40 Zoll) beträgt; Höherer Satz: Für Reisen in Flugzeugen mit einem maximalem Startgewicht von 20 Tonnen oder mehr,

10 Skatteverket: [Ändrade skattesatser för flygskatt från och med den 1 januari 2024](#), Stand 17. November 2023, abgerufen am 17. Oktober 2024

Staat	Rechtsgrundlage für die Besteuerung des Luftverkehrs; Name der Steuer	Steuersätze
		die für die Beförderung von weniger als 19 Passagieren ausgerüstet sind. Aus der Kombination ergibt sich eine Steuer von mindestens ca. 8 Euro bei einem Inlandsflug in der niedrigsten Reiseklasse bis zu ca. 726 Euro bei einem Langstreckenflug in einer höheren Klasse. ¹¹

3. Umsatzsteuer auf internationale und inländische Flüge in den Mitgliedstaaten der EU, dem Vereinigten Königreich, Norwegen und der Schweiz

Diejenigen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die am 1. Januar 1978 die Beförderung von Passagieren im grenzüberschreitenden Luftverkehr von der Umsatzsteuer befreit hatten, dürfen diese auch weiterhin befreien (Artikel 371 in Verbindung mit Anhang X Teil B Nummer 10 Mehrwertsteuersystemrichtlinie).¹²

In Deutschland stützt sich § 26 Absatz 3 Umsatzsteuergesetz (UStG) auf diesen Artikel. Danach kann das Bundesministerium der Finanzen unter bestimmten Voraussetzungen anordnen, dass die Steuer für grenzüberschreitende Beförderungen von Personen im Luftverkehr niedriger festgesetzt oder ganz oder zum Teil erlassen wird. Das Bundesministerium der Finanzen hat von der Ermächtigung Gebrauch gemacht und im Umsatzsteuer-Anwendungserlass (UStAE) Abschnitt 26.1ff.¹³ die Voraussetzungen festgelegt. In Deutschland wird keine Umsatzsteuer auf internationale Flüge erhoben.

Auch die anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union verzichten laut einer Zusammenstellung der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2021 auf die Besteuerung mit Umsatzsteuer.¹⁴ Diese Zusammenstellung stellte die Europäische Kommission mit Verweis auf ihre Datenbank

11 GOV.UK: [Guidance Rates for Air Passenger Duty](#), Stand: 1. April 2024, abgerufen am 17. Oktober 2024. Ab dem 1. April 2025 wird die Spanne zwischen ca. 8 Euro und ca. 805 Euro liegen.

12 Richtlinie 2006/112/EG des Rates vom 28. November 2006 über das gemeinsame Mehrwertsteuersystem, Amtsblatt der Europäischen Union L 347 Seite 1, Amtsblatt 2007 L 335 Seite 60 und Amtsblatt 2017 L 336 Seite 60, zuletzt geändert durch Artikel 1 Richtlinie (EU) 2022/890 vom 3. Juni 2022, Amtsblatt L 155 Seite 1.

13 Umsatzsteuer-Anwendungserlass (UStAE) vom 1. Oktober 2010, Bundessteuerblatt I Seite 846, zuletzt geändert durch Bundesministerium der Finanzen vom 8. Oktober 2024, Bundessteuerblatt I, Seitenzahl noch offen.

14 Vergleiche dazu European Commission: [VAT rates applied in the Member States of the European Union, Situation at 1st January 2021](#), Abschnitt VI: VAT rates generally applied in the Member States to certain products or services, abgerufen am 21. Oktober 2024.

„Taxes in Europe database“ ein, allerdings kann in dieser Datenbank nicht so detailliert nach den Daten gesucht werden.

Laut der oben genannten Zusammenstellung der Europäischen Kommission nahmen Dänemark und Irland im 2021 auch Inlandsflüge von der Umsatzbesteuerung aus. Zur Überprüfung und Aktualisierung der Daten erfolgte für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union am 18. Oktober 2024 eine Abfrage bei Taxes in Europe Database v4, VAT Search, unter Einbeziehung des CPA-Codes¹⁵ 51 „Luftfahrtleistungen“.¹⁶ Für das Vereinigte Königreich, Norwegen und die Schweiz wurden anderen Quellen herangezogen. Die Auswertung der Daten ergab, dass drei Staaten Inlandsflüge von der Umsatzsteuer ausnehmen (Tabelle 2) sowie 15 Staaten einen ermäßigten oder besonderen (Tabelle 3) und 15 Staaten den Normalsteuersatz anwenden (Tabelle 4).

Tabelle 2: Staaten, die Inlandsflüge von der Umsatzbesteuerung ausnehmen

Staat	Umsatzsteuersatz	Bemerkung/Quelle
Dänemark	0,0 %	
Malta	0,0 %	
Vereinigtes Königreich	0,0 %	¹⁷

Tabelle 3: Staaten, die auf Inlandsflüge einen ermäßigten oder besonderen Umsatzsteuersatz anwenden

Staat	Umsatzsteuersatz	Bemerkung/Quelle
Belgien	6,0 %	
Finnland	10,0 %	
Frankreich	10,0 %	
Griechenland	13,0 %	
Italien	10,0 %	
Lettland	12,0 %	
Litauen	9,0 %	
Niederlande	9,0 %	

15 Statistical Classification of Products by Activity (CPA), vergleiche Eurostat: [CPA Ver. 2.1, Struktur und Erläuterungen](#), Stand 27. November 2018, abgerufen am 18. Oktober 2024.

16 Der CPA-Code für „International scheduled air transport services of passengers“ lautet 51.10.13, dieser wird in der Datenbank nur von Belgien angegeben. Slowenien, Tschechien, Litauen weisen den CPA-Code 51, Spanien, Finnland, Italien, Niederlande, Schweden, Portugal den CPA-Code 51.1, Österreich, Griechenland, Frankreich, Malta Österreich, Griechenland, Frankreich, Malta den CPA-Code 51.10 und Dänemark und Polen den CPA-Code 51.10.1 aus.

17 GOV.UK: Guidance: [The VAT treatment of passenger transport \(VAT Notice 744A\)](#), Stand 18. Mai 2022, abgerufen am 21. Oktober 2024.

Staat	Umsatzsteuersatz	Bemerkung/Quelle
Norwegen	12,0 %	Besonderer Steuersatz für Personenbeförderung, Unterkunft, öffentlich-rechtlichem Rundfunk und Besuche von Kinos, Sportveranstaltungen etc. ¹⁸
Österreich	13,0 %	
Polen	8,0 %	
Portugal	6,0 %	
Schweden	6,0 %	
Slowenien	9,5 %	
Spanien	10,0 %	

Tabelle 4: Staaten, die auf Inlandsflüge den Normalsteuersatz der Umsatzsteuer anwenden

Staat	Umsatzsteuersatz	Bemerkung/Quelle
Bulgarien	20,0 %	
Deutschland	19,0 %	
Estland	22,0 %	
Kroatien	25,0 %	
Rumänien	19,0 %	
Schweiz	8,1 %	¹⁹
Slowakei	20,0 %	
Tschechien	21,0 %	
Ungarn	27,0 %	
Zypern	19,0 %	

4. Sicherheitsgebühren

4.1. Deutschland

Zusätzlich zu den Luftverkehrssteuern nach dem Luftverkehrssteuergesetz fallen in Deutschland Sicherheitsgebühren an. Die **Luftsicherheitsgebühr**, auch Luftsicherheitsentgelt, dient dazu,

¹⁸ Skatteetaten: [Sats for: Merverdiavgift](#) abgerufen am 18. Oktober 2024.

¹⁹ Artikel 25 Bundesgesetz über die Mehrwertsteuer vom 12. Juni 2009, Stand am 1. Januar 2024.

Kosten der Durchsuchung von Personen und Gepäck zu decken. Rechtliche Grundlage für diese Gebühren ist die **Luftsicherheitsgebührenverordnung** (LuftSiGebVO)²⁰. Die Ermächtigung zum Erlass dieser Verordnung ergibt sich aus § 17 Luftsicherheitsgesetz²¹.

Die Erhebung erfolgt nach folgendem Muster: Die Luftfahrtunternehmen teilen den zuständigen Behörden gemäß § 2 LuftSiGebVO die Anzahl ihrer Passagiere an den jeweiligen Flughäfen mit. Passagier im Sinne der LuftSiGebVO ist jede Person, die vor Abflug einer Sicherheitskontrolle unterzogen wurde, ausgenommen Crewmitglieder im Dienst und Kinder mit einem Alter bis zu 2 Jahren. Die Luftfahrtunternehmen haben nach § 3 LuftSiGebVO als Schuldner die Luftsicherheitsgebühr zu entrichten. BPOL oder Landesbehörden sind grundsätzlich für die Erhebung der Gebühr zuständig. Eine Ausnahme hiervon bilden der durch die Fraport AG betriebene Flughafen Frankfurt und der durch die BFF GmbH betriebene Flughafen Berlin-Brandenburg, die als Bezieher eigenständig die Gebühr erheben²².

Die Höhe der Luftsicherheitsgebühr bewegt sich **von 2,00 EUR bis 10,00 EUR**. An den meisten Flughäfen in Deutschland liegt die Gebühr im Jahr 2024 bei 10,00 EUR.²³ Nach mehrjähriger Diskussion hat das zuständige Bundesinnenministerium nun eine Erhöhung des Rahmens auf bis zu **15,00 EUR** verfügt, ursprünglich ab dem 1. Februar 2024. Das Ministerium führte dazu aus:

„Die aktuell geltenden Gebührensätze können zudem in vielen Fällen keine kostendeckende Gebührenerhebung mehr ermöglichen. Dies betrifft insbesondere die sogenannte Luftsicherheitsgebühr, welche für die Durchsuchung von Flugästen und mitgeführten Gegenständen erhoben wird.“²⁴

Die Gebühr soll **ab 2028** bis zu **20,00 EUR** betragen können. Der Bundesrat hat dieser Verordnung mit der Maßgabe zugestimmt, dass die Erhöhung auf 15 EUR erst ab dem 1. Januar 2025 erfolgt. Der Bundesrat begründete dies wie folgt:

„Mit der Änderung sollen die schädlichen Auswirkungen einer Anhebung des Gebührendekels für den Luftverkehrsstandort Deutschland abgemildert werden. Das Wiederanlaufen des Luftverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland nach der COVID-19-Pandemie ist bislang

20 Luftsicherheitsgebührenverordnung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 944), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 16. Februar 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 49), <https://www.gesetze-im-internet.de/luftsigebv/index.html>.

21 Luftsicherheitsgesetz vom 11. Januar 2005 (BGBl. I S. 78), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. April 2020 (BGBl. I S. 840), <https://www.gesetze-im-internet.de/luftsig/index.html#BJNR007810005BJNE001805126>.

22 Bundesministerium des Inneren und für Heimat, Bekanntmachung vom 29. Januar 2024 zur Luftsicherheitsgebühr, S. 1, <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/sicherheit/luftsigebuehr.pdf?blob=publicationFile&v=16>.

23 Bundesministerium des Inneren und für Heimat, Bekanntmachung vom 29. Januar 2024 zur Luftsicherheitsgebühr, S. 2 f., <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/sicherheit/luftsigebuehr.pdf?blob=publicationFile&v=16>.

24 Verordnung des Bundesministeriums des Innern und für Heimat vom 1. November 2023: Verordnung zur Änderung der Luftsicherheitsgebührenverordnung, BR-Drucksache 560/23, <https://dserver.bundes-tag.de/brd/2023/0560-23.pdf>.

deutlich hinter den Entwicklungen im europäischen Durchschnitt zurückgeblieben. Ein wesentlicher Grund hierfür ist die Höhe der hoheitlichen Standortkosten in Deutschland (Gebühren für die Flugsicherung, Luftsicherheitsgebühren, Luftverkehrssteuer), die in Summe erheblich über dem europäischen Durchschnitt liegen. Hieraus ergeben sich gravierende Wettbewerbsnachteile für die Flughäfen in Deutschland und insbesondere für die deutschen Fluggesellschaften sowie höhere Ticketpreise für die Reisenden.“²⁵

Verschiedene Fluglinien haben auch mit Verweis auf die steigenden Sicherheitsgebühren angekündigt, ihr Flugangebot in Deutschland zu reduzieren und einige Flughäfen ganz aus ihrem Angebot zu streichen.²⁶ Der deutsche Flughafenverband hat in einem Kostenvergleich deutlich höhere Kosten errechnet für Flüge von Deutschland nach Mallorca und New York im Vergleich zu den gleichen Flügen ab London Heathrow oder Paris.²⁷ Auch der Bundesverband der deutschen Fluggesellschaften BDF hat in seiner „BDF-Airmail“ vom Juni 2024 die zu hohen Standortkosten des deutschen Luftverkehrs im europäischen Vergleich kritisiert.²⁸

4.2. Europäischer Vergleich

Im europäischen Vergleich ergibt sich ein **gemischtes Bild**. Die Sicherheit an Flughäfen in der Europäischen Union, in Norwegen, dem Vereinigten Königreich und der Schweiz wird auf unterschiedliche Weise finanziert. Die Finanzierung ist vor allem davon abhängig, ob sich die jeweiligen Flughäfen in öffentlicher Hand befinden oder in Privateigentum stehen. Teilweise erheben die Flughäfen eigenständig Sicherheitsentgelte und finanzieren dadurch die Kosten der Sicherheit am Flughafen. Andere Flughäfen erhalten finanzielle Unterstützung vom Staat. Anders als in Deutschland, wo eine Trennung zwischen Luftsicherheitsgebühr und Luftverkehrssteuer besteht, kann in anderen Ländern auch die Luftverkehrssteuer mit zur Finanzierung der Luftsicherheit dienen. Beim Vergleich der Sicherheitskosten für die Verbraucher ist somit zu beachten, dass diese Kosten in den Steuern, zusätzlichen Sicherheitsgebühren und einer Vielzahl von Serviceentgelten enthalten sein können.

In **London Heathrow**, am größten Flughafen des **Vereinigten Königreichs** und der EU, wurden die Sicherheitsgebühren zuletzt stark reduziert, um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen. Die durch die Civil Aviation Authority festgesetzten Gebühren belaufen sich auf 25,43 Pfund im Jahr

25 BR-Drucksache 560/23, Beschluss des Bundesrates vom 15. Dezember 2023, Verordnung zur Änderung der Luftsicherheitsgebührenverordnung, <https://dserver.bundestag.de/brd/2023/0560-23B.pdf>.

26 Tagesspiegel, Artikel vom 10. Oktober 2024, Luftverkehr: Ryanair macht beim Rückzug aus Deutschland ernst, <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/luftverkehr-ryanair-macht-beim-rueckzug-aus-deutschland-erst-12510686.html>; BZ, Eurowings reduziert Flugangebot für 2025, 11. Oktober 2024, <https://www.bz-berlin.de/ticker/eurowings-reduziert-flugangebot-fuer-2025>.

27 Flughafenverband ADV, ADV-Pressemitteilung Nr. 24/2024 vom 15. Oktober 2024, Staatlich induzierte Kosten belasten den Luftverkehrsstandort Deutschland erheblich, <https://www.adv.aero/wp-content/uploads/2024/10/ADV-PM-24-2024-Staatlich-induzierte-Kosten-belasten-den-Luftverkehrsstandort-Deutschland-erheblich.pdf>.

28 Bundesverband der deutschen Fluggesellschaften, BDF-Airmail, Luftverkehr: Hohe Standortkosten belasten, Juni 2024, https://www.bdf.aero/fileadmin/BDF-Airmail/BDF_Airmail_-_Hohe_Standortkosten_belasten_Luftverkehr.pdf.

2024 nach 31,57 Pfund in den Jahren 2022 und 2023. 2025 und 2026 sollen diese noch weiter abgesenkt werden²⁹.

Der Flughafen **Amsterdam Schiphol** erhebt Gebühren von bis zu 17,08 EUR als Security Service Charge und weitere 17,84 EUR bis 22,30 EUR als Passenger Service³⁰. Die zuständige Royal Schiphol Group hat diese Gebühren in den letzten Jahren deutlich erhöht³¹.

Für Italiens größte Flughäfen, Roma Fiumicino und Milano Malpensa, setzt die italienische Behörde ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) die Sicherheitsgebühren fest. Der Flughafen **Roma Fiumicino** verlangt eine Sicherheitsgebühr von 3,30 EUR pro Passagier. Hinzu kommen allerdings noch zahlreiche weitere Gebühren und Steuern wie eine Stadtabgabe von 7,50 EUR, eine Passenger Charge von 16,85 EUR und eine Zusatzgebühr für jedes zu scannende Gepäckstück von 1,43 EUR.³² In **Milano Malpensa** beträgt die Sicherheitsgebühr 2,48 EUR neben den Servicegebühren von 14,29 EUR bis 17,14 EUR pro Passagier.³³

Die in Frankreich durch die Behörde Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) festgelegten Gebühren für die Flughäfen in **Paris** betragen abhängig vom Reiseziel 10,59 EUR bis 26,83 EUR plus Mehrwertsteuer pro Passagier. Hierin sind jedoch nicht nur solche für Sicherheit, sondern auch andere Leistungen am Flughafen enthalten.³⁴

In **Schweden** erhebt das staatliche Unternehmen Swedavia Airports einheitlich 57 Schwedische Kronen, umgerechnet etwa 5,02 EUR, an Sicherheitsgebühren. Hinzu kommen in Stockholm 91 SEK an Passagierentgelt, dies entspricht etwa 8,01 EUR.³⁵

In **Spanien** legt die Behörde Aeropuertos Espanoles y Navegacion Aerea (AENA) die Sicherheitsgebühren fest. Die AENA erhebt eine Gebühr von 0,63 EUR pro Passagier. Hinzu kommen Servicegebühren der Flughäfen. Am größten Flughafen Adolfo Suarez Madrid-Barajas beträgt die

29 Financial Times, Heathrow forced to cut airline landing fees by UK watchdog, 11. Juli 2024, <https://www.ft.com/content/e7efd7c6-1251-4366-97e9-af55b3fbf3c2>.

30 Amsterdam Schiphol Airport, Charges and Conditions 2024, 1. April 2024, S. 10, <https://www.schiphol.nl/nl/download/b2b/1698740622/1Ug8LB2ayP2peAQqF4ut63.pdf>.

31 Amsterdam Schiphol Airport, Letter final charges setting 2024, <https://www.schiphol.nl/en/route-development/page/ams-airport-charges-levies-slots-and-conditions/>.

32 Roma Fiumicino Airport, Airport Fees, gültig seit 21. Juni 2024, S. 1, https://www.adr.it/documents/10157/31649602/48b_Airport+Charges+%26+Centralised+Infrastructures+%2821Jun24%29.pdf/bae17716-7efe-d579-c66f-4db4e64faac2?t=1717406207314.

33 Milan Airports, Regulated Charges, Stand: Januar 2024, S. 5 ff., https://milanairports.com/business/sites/sea14.message-asp.com/files/charges_eng_jan_2024.pdf.

34 Paris Airports, Fees Schedule 2024, S. 4, https://www.parisaeroport.fr/docs/default-source/professionnel-fichiers/services-aux-compagnies-aeriennes/adp-airport-fee-schedule-2024.pdf?sfvrsn=d3383eb4_2.

35 Swedavia Airports, Airport Charges, gültig ab 1. Januar 2024, S. 17, 24, <https://www.swedavia.com/contentassets/9514f15d5b9440feb72b4ff3cb3854d8/airport-charges-and-conditions-of-services-20240326.pdf>.

Passagiergebühr 13,88 EUR mit einem Sicherheitszuschlag von 3,54 EUR. An anderen Flughäfen sind diese Gebühren bedeutend geringer, so z.B. in Palma de Mallorca 5,77 EUR.³⁶

Der Flughafen **Zürich Kloten** erhebt 21 Franken, ca. 22,35 EUR, an Passagiergebühren und weitere 13 Franken, ca. 13,83 EUR, an Sicherheitsgebühren.³⁷

Der Flughafen **Oslo** berechnet 52 NOK, ca. 4,42 EUR, an Passagiergebühren und 64 NOK, ca. 5,45 EUR, an Sicherheitsgebühren.³⁸

4.3. Vergleichbarkeit der Gebühren

Beim Vergleich der deutschen Flughäfen mit anderen europäischen Flughäfen ist zu beachten, dass **zusätzlich** zum Sicherheitsentgelt an deutschen Flughäfen Passagierentgelte je Passagier erhoben werden. Am Flughafen **Berlin-Brandenburg** sind dies zwischen 7,13 EUR und 8,46 EUR³⁹. In **Frankfurt** erhebt die Fraport AG ein Passagierentgelt zwischen 22,00 EUR und 30,48 EUR, zusätzlich zu einem Sicherheitsentgelt von 1,48 EUR.⁴⁰ Auch der Flughafen **Düsseldorf** erhebt neben den Passagierentgelten von je 17,06 EUR bis 18,12 EUR zusätzlich 1,35 EUR an Sicherheitsgebühren⁴¹. Der Flughafen **München** berechnet zwischen 23,68 EUR und 25,04 EUR je zusteigendem Passagier an Entgelt (Zustieg in Abgrenzung zum Transfer/Transit). Hinzu kommen 0,92 EUR an Sicherheitsentgelt⁴².

5. Gebühren der Flugsicherung

5.1. Rechtsgrundlage

Zur Koordination der Luftverkehrskontrolle arbeiten die EU-Staaten und andere europäische Länder in der Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt, **EUROCONTROL**, zusammen.⁴³ Die Eurocontrol überwacht die Erhebung der Streckengebühren im europäischen

36 AENA Price Guide, September 2024, S. 15, <https://www.aena.es/en/airlines/prices.html>.

37 Flughafen Zürich, Gebührenreglement am Flughafen Zürich, Stand 1. April 2024, S. 15 f., <https://www.flughafen-zuerich.ch/de/business/airlines-und-handling/flugbetrieb/gebuehrenordnung>.

38 AVINOR Norwegen, Service Catalogue, 1. Januar 2024, S. 11 ff., https://avinor.no/contentassets/0b64b7694a1f455c92460e40b8131bc5/avinor_service-catalogue_01_01_2024.pdf.

39 Flughafen Berlin Brandenburg, Entgeltordnung, gültig ab dem 1. Januar 2024, S. 29, <https://corporate.berlin-airport.de/content/dam/corporate/de/geschaefitspartner/entgelte/entgeltordnung-ber.pdf>.

40 Fraport AG, Entgelte 2024, S. 14-16, <https://www.fraport.com/en/business-areas/operations/airport-charges.html>.

41 Flughafen Düsseldorf, Entgeltordnung, gültig ab 1. Januar 2024, überarbeitet am 1. Juli 2024, S. 6, 8, <https://www.dus.com/de-de/businesspartner/aviation/entgelte-und-regularien>.

42 Flughafen München, Entgeltordnung, gültig ab 1. Januar 2024, S. 15, 22, <https://www.munich-airport.de/flughafenentgelte-1311759>.

43 <https://www.eurocontrol.int/>.

Luftraum.⁴⁴ Gesetzliche Regelungen für die Flugsicherung in Deutschland und anderen EU-Staaten ergeben sich aus der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission vom 11. Februar 2019⁴⁵. Artikel 31 der Verordnung regelt die Berechnung der Gebühr. Artikel 32 gibt den Mitgliedstaaten zusätzlich die Möglichkeit, die Berechnungsweise zu verändern, wenn dies z.B. die Nutzung von Flugsicherungsdiensten optimiert oder die Umwelteinwirkungen des Fliegens verringert. Damit sind den Mitgliedstaaten **Spielräume** eröffnet, die zu deutlichen Abweichungen der Berechnungsformeln führen.

Es existiert nach Artikel 31 der Verordnung zum einen die Streckengebühr nach Absatz 1 und zum anderen die An- und Abfluggebühr nach Absatz 2.

5.2. Deutschland

Die Streckengebühr wird in Deutschland nach der Formel

$$\text{Streckengebühr} = (\text{MTOW}/50)^{0,5} \times \text{Flugstrecke in km}/100 \times \text{Gebührensatz}$$

berechnet. MTOW ist dabei das „maximum take-off-weight“ oder maximales Abfluggewicht⁴⁶ der Maschine⁴⁷. Der monatlich neu angepasste **Gebührensatz** der Streckengebühr beträgt für Oktober 2024 80,14 EUR.

Auch die An- und Abfluggebühr wird in Deutschland durch eine Formel errechnet, die das maximale Abfluggewicht mit einbezieht. Diese lautet:

$$\text{An-/Abfluggebühr} = (\text{MTOW}/50)^{0,7} \times \text{Gebührensatz.}$$

44 Die Berechnung der Flugsicherungsgebühren, Deutsche Flugsicherung, <https://www.dfs.de/homepage/de/flugsicherung/rechtlicher-rahmen/flugsicherungsgebuehren/>.

45 Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission vom 11. Februar 2019 zur Festlegung eines Leistungssystems und einer Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum und zur Aufhebung der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 390/2013 und (EU) Nr. 391/2013 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019R0317#d1e2548-1-1>; die Durchführungsverordnung beruht auf Art. 11 Abs. 6 der VO (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums (Rahmenverordnung), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:02004R0549-20091204>.

46 Dies ist das Gewicht, mit dem das Flugzeug gerade noch abheben kann, ohne die vorgeschriebenen Sicherheitsreserven zu verletzen. Es ist durch die Konstruktion oder behördliche Vorgaben festgelegt, <https://kompendium.ivao.de/Luftfahrzeugklassen>.

47 Die Berechnung der Flugsicherungsgebühren, Deutsche Flugsicherung, <https://www.dfs.de/homepage/de/flugsicherung/rechtlicher-rahmen/flugsicherungsgebuehren/>.

Die Berechnung der An- und Abfluggebühr erfolgt nur einmalig, beim Start des Flugzeugs.⁴⁸ In Deutschland beträgt der **Gebührensatz** 271,24 EUR.⁴⁹

5.3. Europäischer Vergleich

Andere europäische Länder verwenden zur Berechnung der An- und Abfluggebühr und der Streckengebühr verschiedene Formeln. Ein Vergleich ist daher nicht ohne weiteres möglich. Zudem existieren teilweise unterschiedliche Zonen innerhalb der Staaten und zusätzliche Steuern. Vergleichen lässt sich jedoch, wie sich die Gebührensätze innerhalb der letzten Jahre in verschiedenen Ländern entwickelt haben.

Tabelle 5: Gebührensatz An- und Abfluggebühren in Europa

Staat	Gebührensatz 2019	Gebührensatz 2024
Dänemark	959,21 DKK ⁵⁰ (~ 128,60 EUR)	1.339,58 DKK ⁵¹ (~ 179,60 EUR)
Deutschland	124,34 EUR ⁵²	271,24 EUR ⁵³
Frankreich	172,30 EUR bis 212,41 EUR ⁵⁴	200,48 EUR bis 277,01 EUR ⁵⁵

-
- 48 Die Berechnung der Flugsicherungsgebühren, Deutsche Flugsicherung, <https://www.dfs.de/homepage/de/flugsicherung/rechtlicher-rahmen/flugsicherungsgebuehren/>.
- 49 FS-An- und Abflug-Kostenverordnung vom 28. September 1989 (BGBl. I S. 1809), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 19. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 384) geändert worden ist, <https://www.gesetze-im-internet.de/flusaagv/BJNR018090989.html>.
- 50 Eurocontrol, TERMINAL CHARGES IN DENMARK, Effective 1 January 2019, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2019-06/ek-2019-01.pdf>.
- 51 Eurocontrol, TERMINAL CHARGES IN DENMARK, Effective from 1 January 2024, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2023-12/ek-2024-01.pdf>.
- 52 Zweiundzwanzigste Verordnung zur Änderung der FS-An- und Abflug-Kostenverordnung vom 19. Dezember 2018, BGBl. I S. 2705 (Nr. 49), https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav#_bgbl_%2F%2F%5B%40attr_id%3D%27bgbl118s2705.pdf%27%5D_1729688970839.
- 53 FS-An- und Abflug-Kostenverordnung vom 28. September 1989 (BGBl. I S. 1809), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 19. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 384) geändert worden ist, <https://www.gesetze-im-internet.de/flusaagv/BJNR018090989.html>.
- 54 Eurocontrol, TERMINAL CHARGES IN FRANCE, Effective 1 July 2019, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2019-07/lf-2019-01.pdf>.
- 55 Eurocontrol, TERMINAL CHARGES IN FRANCE, Effective from 1 January 2024, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2023-12/lf-2024-01.pdf>.

Staat	Gebührensatz 2019	Gebührensatz 2024
Italien	190,69 bis 318,98 EUR ⁵⁶	193,05 bis 332,27 EUR ⁵⁷
Irland	150,44 EUR ⁵⁸	184,90 EUR ⁵⁹
Niederlande	153,00 EUR ⁶⁰	224,66 EUR ⁶¹
Schweden	1.077,20 SEK ⁶² (~ 92,18 EUR)	1.906,48 SEK ⁶³ (~ 163,15 EUR)
Spanien	14,04 EUR bis 18,72 EUR ⁶⁴	19,33 EUR bis 25,78 EUR ⁶⁵

-
- 56 Eurocontrol, TERMINAL CHARGES IN ITALY, Effective 1 January 2019, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2019-06/li-2019-01.pdf>.
- 57 Eurocontrol, TERMINAL CHARGES IN ITALY, Effective from 1 January 2024, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2023-12/li-2024-01.pdf>.
- 58 Eurocontrol, TERMINAL CHARGES IN IRELAND, Effective from 1 January 2019, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2019-06/ei-2019-01.pdf>.
- 59 Eurocontrol, TERMINAL CHARGES IN IRELAND, Effective from 1 January 2024, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2023-12/ei-2024-01.pdf>.
- 60 Eurocontrol, TERMINAL CHARGES IN THE NETHERLANDS, Effective 1 January 2019, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2019-06/eh-2019-01.pdf>.
- 61 Eurocontrol, TERMINAL CHARGES IN THE NETHERLANDS, Effective from 1 January 2024, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2023-12/eh-2024-01.pdf>.
- 62 Eurocontrol, TERMINAL CHARGES IN SWEDEN, Effective 1 January 2019, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2019-06/es-2019-01.pdf>.
- 63 Eurocontrol, TERMINAL CHARGES IN SWEDEN, Effective from 1 January 2024, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2023-12/es-2024-01.pdf>.
- 64 Eurocontrol TERMINAL CHARGES IN SPAIN, Effective 1 January 2019, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2019-06/le-2019-01.pdf>.
- 65 Eurocontrol, TERMINAL CHARGES IN SPAIN, Effective 1 January 2024, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2023-12/le-2024-01.pdf>.

Tabelle 6: Gebührensatz Streckengebühren in Europa

Staat	Gebührensatz in EUR		Differenz	
	2019 ⁶⁶	2024 ⁶⁷	EUR	% (gerundet)
Belgien	67,55	112,08	44,53	66
Dänemark	56,97	67,41	10,44	18
Deutschland	63,63	80,14	16,51	26
Frankreich	60,81	70,88	10,07	17
Irland	28,12	28,78	0,66	2
Italien	77,96	68,77	-9,19	-12
Niederlande	56,77	95,15	38,38	68
Norwegen	42,51	45,81	3,3	8
Schweden	49,65	77,69	28,04	56
Schweiz	97,53	121,8	24,27	25
Spanien	61,19	62,62	1,43	2
Vereinigtes Königreich	58,37	89,54	31,17	53

Im Vergleich mit anderen europäischen Ländern fällt auf, dass – unabhängig von der Höhe der durch die Formel errechneten Gebühr – der in die Formel einzurechnende Gebührensatz in mehreren Ländern seit 2019 deutlich gestiegen ist. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass ein wesentlicher Teil dem inflationsbedingten Preisanstieg entspricht. So entspricht der deutsche Gebührensatz von 63,63 EUR im Jahr 2019 inflationsbedingt einem Preis von 75,69 EUR im Jahr 2024 (nach vereinfachter Berechnung⁶⁸).

66 Eurocontrol Adjusted unit rates applicable to October 2019 flights, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2019-10/ur-2019-10.pdf>.

67 Eurocontrol, Adjusted unit rates applicable to October 2024 flights, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2024-10/ur-2410.pdf>.

68 Vereinfachte Berechnung nach: <https://www.finanzen-rechner.net/inflationsrechner.php> (Auswahl: historische Inflation, 2019-2024).