

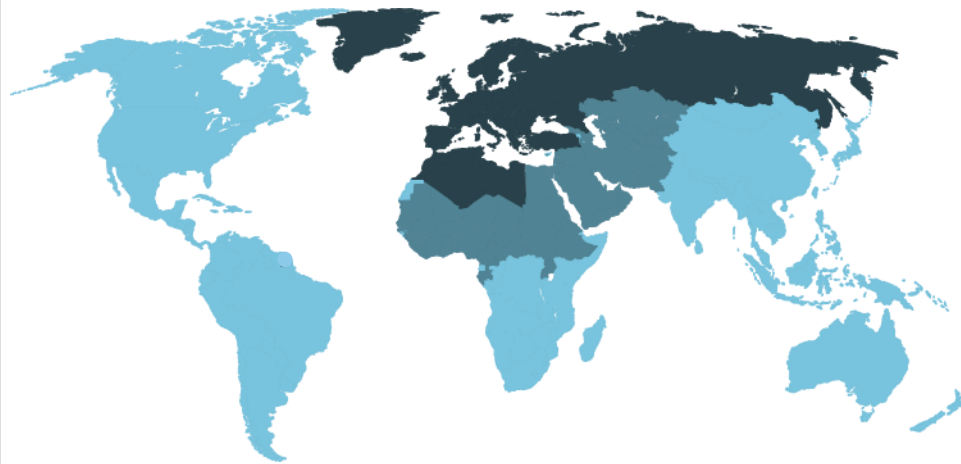
Luftverkehrsteuer in Deutschland

5. Evaluierungsbericht | November 2018

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) e. V.

Wie wird die zum 1. Januar 2011 eingeführte Luftverkehrsteuer erhoben?

Staffelung der Luftverkehrsteuer nach Entfernung



€ Distanzklasse I: 7,46 €

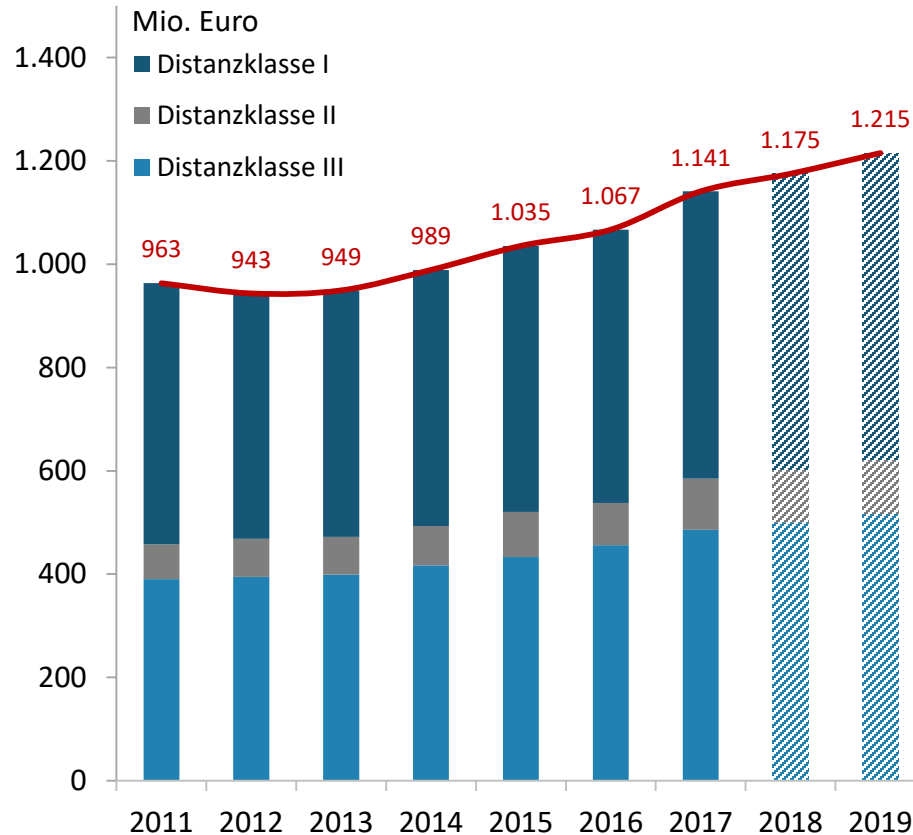
€ € Distanzklasse II: 23,31 €

€ € € Distanzklasse III: 41,97 €

- Die Luftverkehrsteuer (LuftVSt) wird seit dem 1. Januar 2011 erhoben. Sie wurde im Jahr 2010 beschlossen, um einen Beitrag zur Konsolidierung des Bundeshaushalts in Höhe von 1 Milliarde Euro zu erbringen.
- Fluggesellschaften müssen für Passagiere, die auf einem deutschen Flughafen ihre Flugreise beginnen, einen nach Entfernung zum Zielort gestaffelten Betrag an den Fiskus abführen.
- Der jeweilige Anteil der steuerpflichtigen Passagiere pro Distanzklasse lag 2017 bei:
 - Distanzklasse I: 82,5 Prozent
 - Distanzklasse II: 4,7 Prozent
 - Distanzklasse III: 12,8 Prozent
- Der innerdeutsche Luftverkehr unterliegt deshalb einer doppelten Besteuerung, da die LuftVSt bei Hin- und Rückflug fällig wird. Zusätzlich wird noch die Mehrwertsteuer fällig.

Die Einnahmen des Bundes aus der Luftverkehrsteuer wuchsen seit dem Jahr 2011 um 18 Prozent auf mittlerweile 1,14 Milliarden Euro

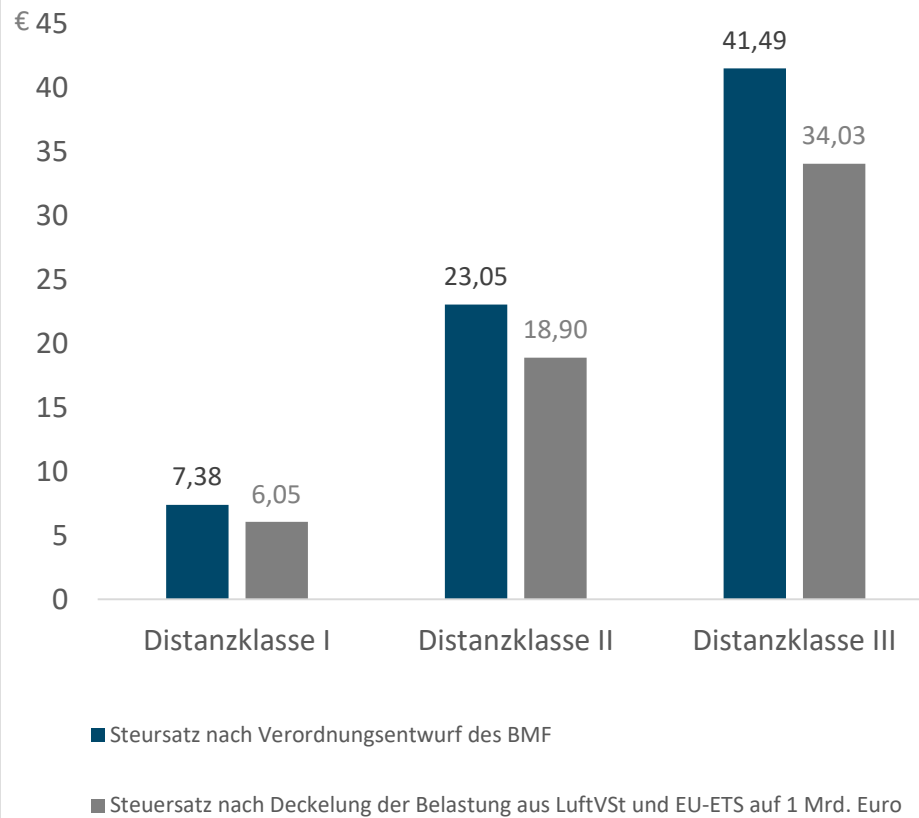
Entwicklung der Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer



- ➔ Die Einnahmen des Bundes aus der Luftverkehrsteuer sind seit 2011 um +18 Prozent auf 1,141 Mrd. Euro gestiegen.
 - Die Einnahmen aus der Distanzklasse I machten dabei 49 Prozent aus.
 - Die Einnahmen aus der Distanzklasse II machten dabei 9 Prozent aus.
 - Die Einnahmen aus der Distanzklasse III machten dabei 43 Prozent aus.
- ➔ Für die Jahre 2018 und 2019 werden Steuereinnahmen von 1,175 und 1,215 Milliarden Euro in den Bundeshaushalt eingestellt. Das sind für 2018 17,5 Prozent und für 2019 21,5 Prozent über dem Zielwert der 1 Milliarde Euro.
- ➔ Seit mehreren Jahren steigt das Steueraufkommen aus der Luftverkehrsteuer auf deutlich über 1 Milliarde Euro, obwohl im Gesetzgebungsprozess eine Deckelung bei 1 Milliarde Euro in Aussicht gestellt wurde (siehe Exkurs auf Folgeseite).

Exkurs: Das Steueraufkommen wird seit Jahren auf dem Verordnungsweg erhöht, indem die Steuersätze nicht hinreichend abgesenkt werden

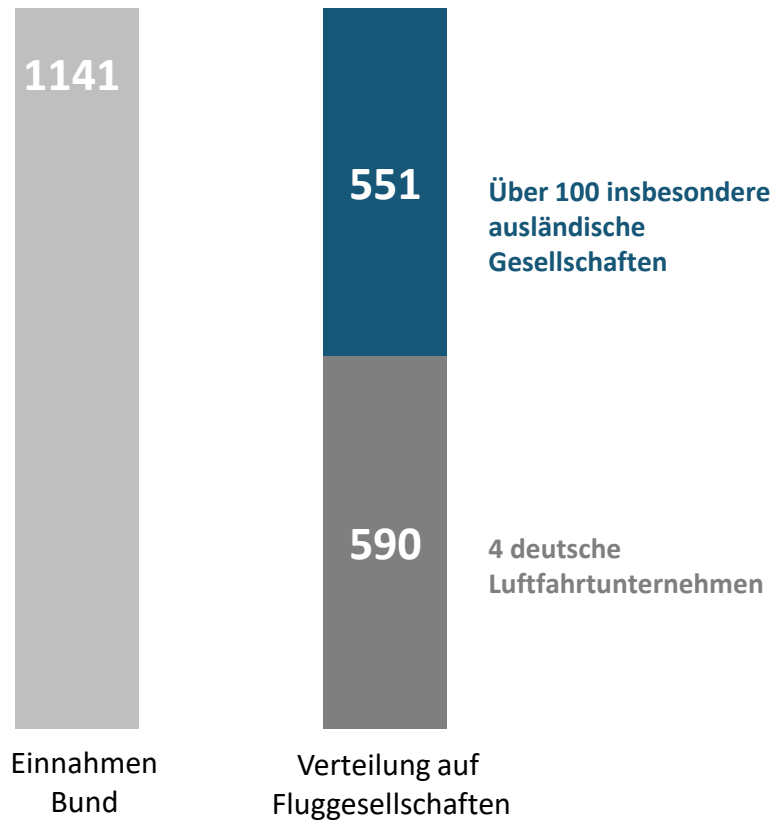
Festsetzung der Steuersätze für 2019



- ➔ Bei Einführung der LuftVSt wurde festgelegt, dass die Steuersätze jährlich per Verordnung abgesenkt werden sollen, um die Gesamtbelastung der Branche aus LuftVSt und dem EU-ETS-Zertifikateverkauf auf 1 Milliarde Euro zu begrenzen.
- ➔ Stattdessen werden bei der jährlichen Festsetzung der Steuersätze zwar die Einnahmen aus dem Emissionshandel, nicht aber das Wachstum berücksichtigt. Damit wird das Steueraufkommen auf deutlich über 1 Milliarde Euro erhöht.
- ➔ Auch der Entwurf der Verordnung zur Festsetzung der Steuersätze für 2019 sieht zwar eine geringfügige Absenkung der Steuersätze um -1,6 Prozent vor, der die Bundeseinnahmen aus dem Zertifikatehandel berücksichtigt. Wäre das BMF aber dem dokumentierten Willen des Gesetzgebers gefolgt, dass die Einnahmen aus LuftVSt und Zertifikateverkauf 1 Milliarde Euro jährlich nicht übersteigen sollen, hätte es die Steuersätze um -19,3 Prozent absenken müssen.

Wer trägt die Hauptlast der Luftverkehrsteuer und worin liegt die Benachteiligung deutscher Unternehmen?

Verteilung der Steuerlast aus der LuftVSt (2017)



➔ 2017 nahm der Bund mit der LuftVSt 1.141 Millionen Euro ein. Vier deutsche Luftfahrtunternehmen zahlten hiervon mehr als 50 Prozent, über 100 meist ausländische Fluggesellschaften den Rest.

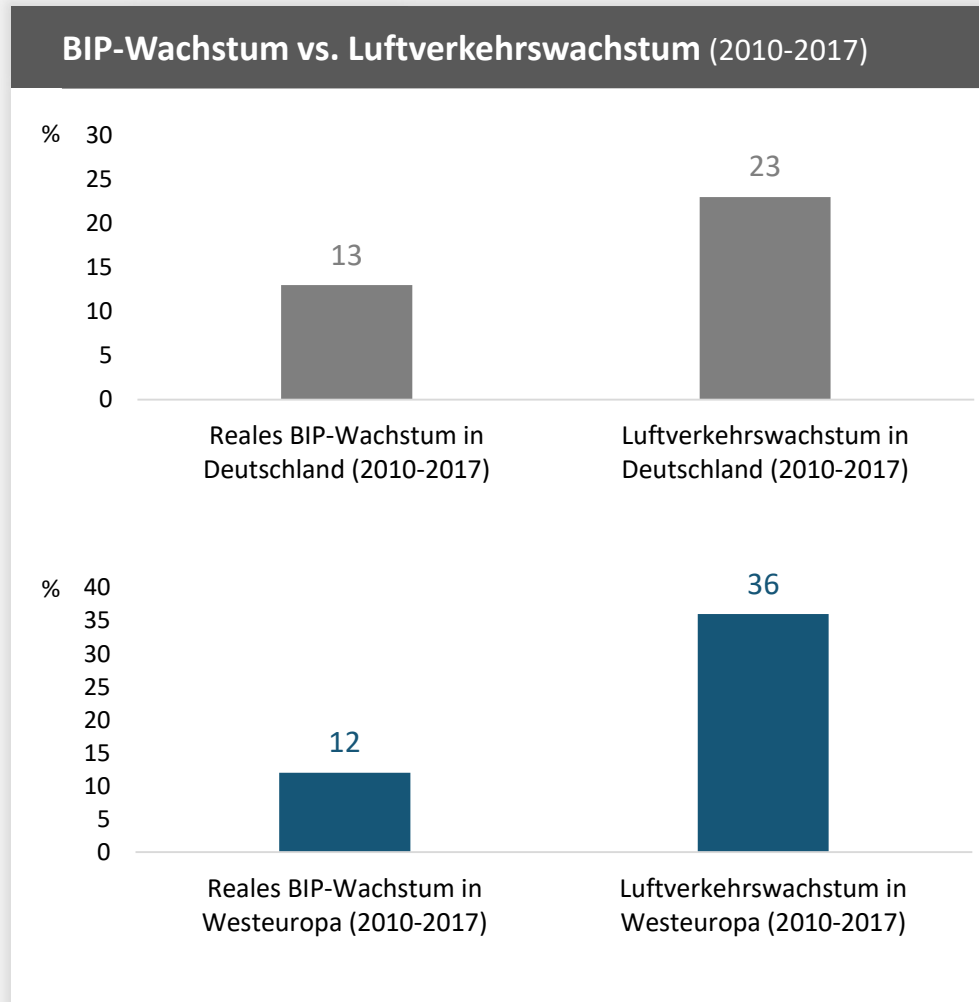
➔ Die Unternehmen stehen vor der Wahl:

- Weitergabe der Steuer an Passagiere mit der Konsequenz, Passagiere an die Konkurrenz zu verlieren.
- Keine Weitergabe der Steuer mit der Konsequenz, dass die Unternehmen die Kosten aus dem direkten Ergebnis begleichen müssen.

➔ Da die deutschen Fluggesellschaften ihre Hauptabflugpunkte in Deutschland haben, sind sie überproportional betroffen. Während ausländische Fluggesellschaften die bei ihnen nur sehr geringen Beträge problemlos verkraften können, müssen die deutschen Fluggesellschaften angesichts der sehr großen Beträge entweder ihre Preise erhöhen (und verlieren in der Folge Marktanteile) oder massive Ergebniseinbußen hinnehmen.

* Siehe hierzu: http://www.infras.ch/media/filer_public/d3/de/d3de69df-a4d9-4d4c-9367-60237b62b815/wirkunglvs_sb_infras_270612_zusammenfassung.pdf

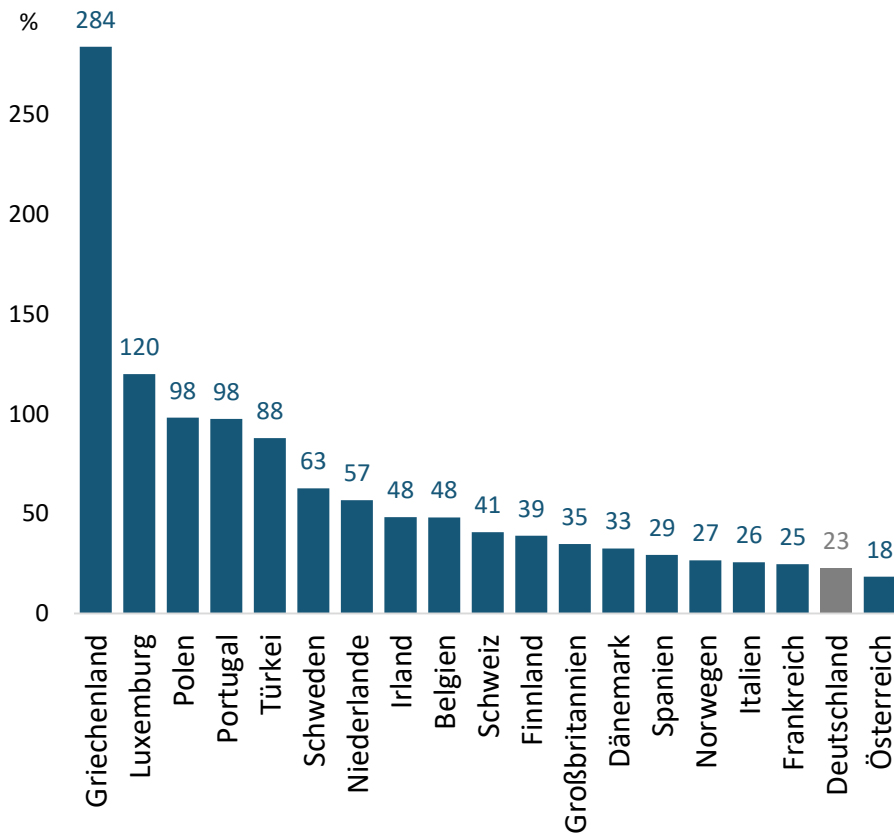
Wirtschafts- und Luftverkehrswachstum korrelieren stark – in Deutschland schwächt sich der Zusammenhang jedoch ab



- ➔ Deutschland weist im Zeitraum von 2010 bis 2017 ein reales BIP-Wachstum von +13 Prozent auf. Der Luftverkehr wuchs im gleichen Zeitraum um +23 Prozent. (BIP-Faktor 1,8)
- ➔ In Westeuropa wuchs der Luftverkehr im Durchschnitt bei nahezu gleichem Wirtschaftswachstum um +36 Prozent. (BIP-Faktor 3,0)
- ➔ In den skandinavischen Ländern belief sich das Wirtschaftswachstum im gleichen Zeitraum auf +14 Prozent, während der dortige Luftverkehr mit +39 Prozent gewachsen ist. (BIP-Faktor 2,8)
- ➔ In den Benelux-Ländern lag das Wirtschaftswachstum zwischen 2010 und 2017 mit +10 Prozent unter dem Wachstum in Deutschland (+13 Prozent). Dennoch ist der Luftverkehr mit +56 Prozent stark überproportional gewachsen. (BIP-Faktor 5,6)

Auswirkungen auf das Luftverkehrswachstum: Seit ihrer Einführung hemmt die Luftverkehrsteuer das Wachstum an deutschen Flughäfen

Luftverkehrswachstum an Flughafenstandorten (2010-2017)



➔ Betrachtet man das langfristige Wachstum zwischen 2010 und 2017, liegen Deutschland und Österreich auf den letzten Plätzen.

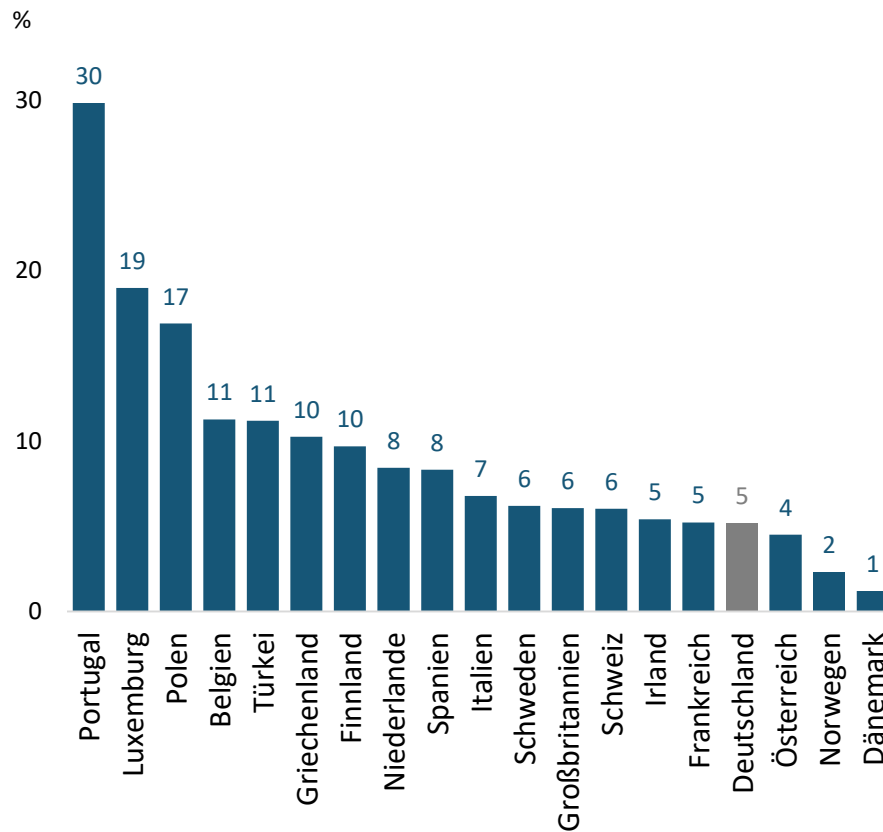
➔ Aggregiert man nach verschiedenen Regionen, ergeben sich folgende Wachstumszahlen:

- Benelux: + 56 Prozent
- Skandinavien: + 39 Prozent
- Westeuropa: + 36 Prozent

➔ Somit wuchsen zwischen 2010 und 2017 Deutschland mit +23 Prozent und Österreich mit +18 Prozent langsamer als der westeuropäische Durchschnitt, aber auch langsamer als die skandinavischen Länder und ebenfalls langsamer als die Benelux-Länder.

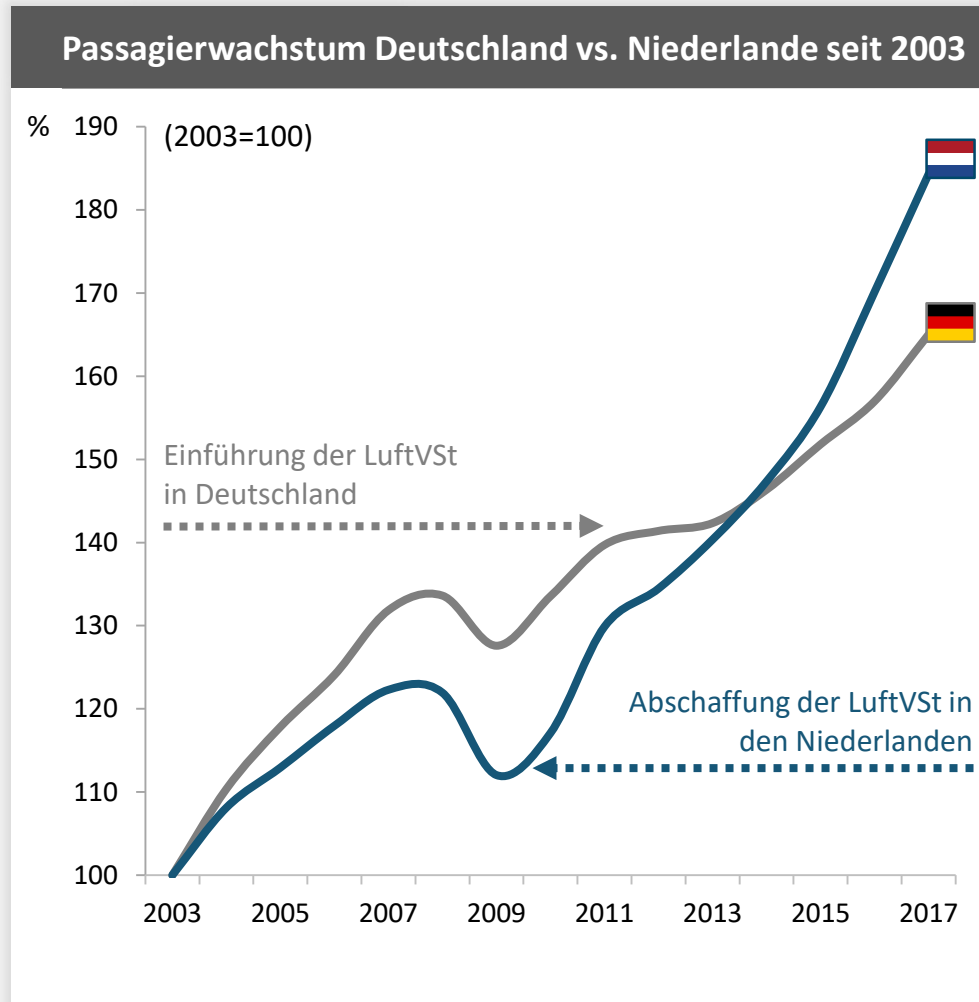
Auswirkungen auf das Luftverkehrswachstum: Auch im letzten Jahr setzte sich die wachstumshemmende Wirkung der Luftverkehrsteuer fort

Luftverkehrswachstum an Flughafenstandorten (2017)



- ➔ Im Jahr 2017 begrüßten deutsche Flughäfen rund 235 Millionen an- und abreisende Fluggäste. Das entspricht einer Wachstumsrate von +5,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Damit liegt Deutschland im europäischen Vergleich dennoch weit hinten.
- ➔ Österreich, Norwegen und Dänemark bilden knapp hinter Deutschland die Schlusslichter im europäischen Vergleich.
- ➔ Österreich reagierte schließlich auf diese Wachstumszahlen und halbierte die dortige Luftverkehrsteuer Anfang dieses Jahres.

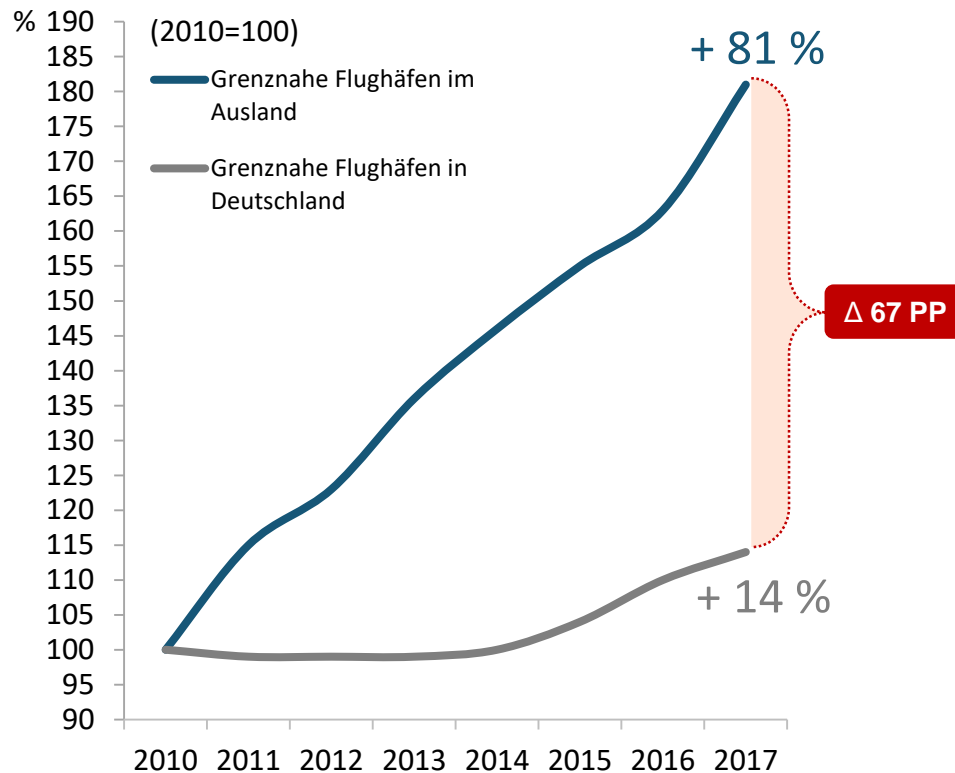
Auswirkungen auf das Luftverkehrswachstum: Der Vergleich zwischen Deutschland und den Niederlanden zeigt deutlich die negative Wirkung



- ➔ In den Niederlanden wurde im Jahr 2009 die dortige Ticketsteuer abgeschafft, seitdem ist die Anzahl dort abfliegender Passagiere um +64 Prozent gewachsen.
- ➔ Am Beispiel Deutschland ist deutlich zu erkennen, wie ab der Einführung der LuftVSt im Jahr 2011 das seit 2009 (nach der Finanzkrise) anhaltende Wachstum deutlich gebremst wurde.
- ➔ Vor der Einführung der LuftVSt lag Deutschland konstant über dem Wachstumspfad der Niederlande. Durch den wachstumshemmenden Effekt hat sich dieser Trend bereits zwei Jahre nach der Einführung der LuftVSt umgekehrt. Der Luftverkehr in den Niederlanden wächst seitdem schneller.
- ➔ Während Luftverkehr in Deutschland seit der Einführung 2011 um +18,1 Prozent gewachsen ist, ist er in den Niederlanden im gleichen Zeitraum mit +42,9 Prozent mehr als doppelt so stark gewachsen.

Die Luftverkehrssteuer ist auch ein Konjunkturprogramm für grenznahe Flughäfen im Ausland zu Lasten deutscher Standorte

Wachstum von Flughäfen nahe der dt. Grenze (2010-2017)



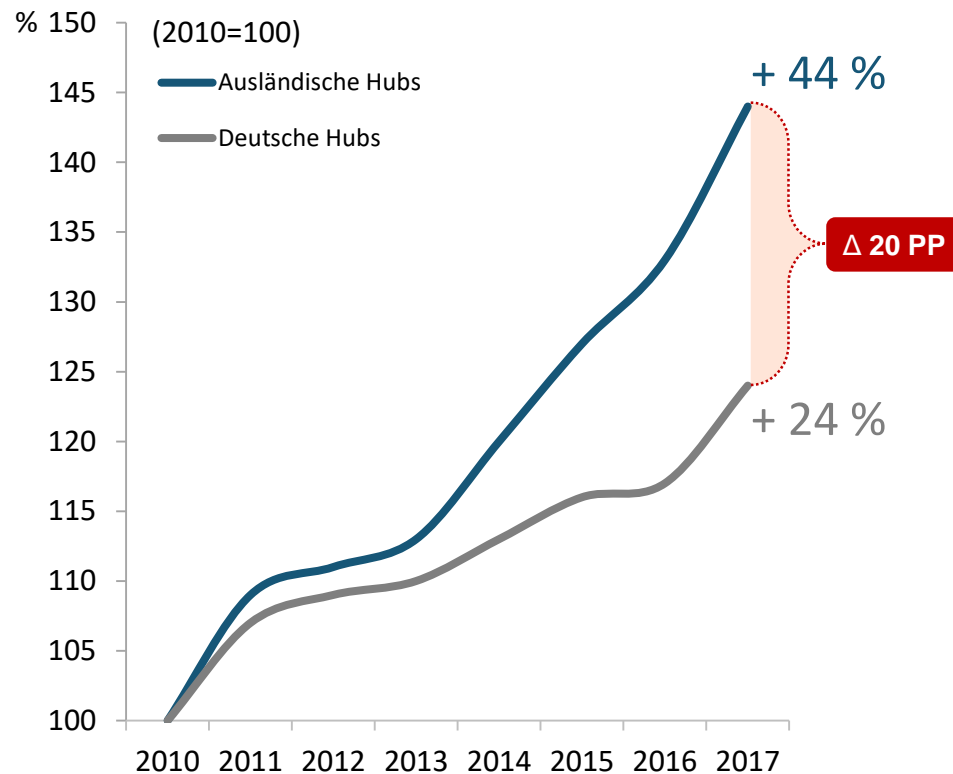
Deutschland: CGN, DUS, DRS, FDH, FKB, HHN, FMM, SCN, NRN
Benachbartes Ausland: BSL, BLL, EIN, LGG, LUX, MST, ETZ, RTM, SXB, GRQ

- ➔ Fast jeder zweite Deutsche lebt weniger als 100km von einer Grenze entfernt. Seit Einführung der LuftVSt ist zu beobachten, dass viele Passagiere von ausländischen Flughäfen statt von deutschen Flughäfen abfliegen.
- ➔ Grund dafür sind Angebote, die Fluggesellschaften an ausländischen Flughäfen aufgrund der negativen Auswirkungen der Luftverkehrssteuer in Deutschland machen können. Diese Abwanderungsbewegungen ins Ausland zeigen sich im Vergleich der grenznahen Flughäfen.
- ➔ Seit Einführung der LuftVSt haben deutsche Flughäfen nahe der Grenze ein Passagierwachstum von +14 Prozent zu verzeichnen, während Flughäfen im grenznahen Ausland seit 2010 Passagierzuwächse von +81 Prozent aufweisen.
- ➔ Auch das BMF stellte in seinem Gutachten* solche Abwanderungsbewegungen fest.

* Siehe hierzu: http://www.infras.ch/media/filer_public/d3/de/d3de69df-a4d9-4d4c-9367-60237b62b815/wirkunglvs_sb_infras_270612_zusammenfassung.pdf

Die Luftverkehrssteuer stärkt ausländische Drehkreuzflughäfen (Hubs) und verzerrt den Wettbewerb zu Lasten der Standorte in Deutschland

Wachstum von Drehkreuzflughäfen in Europa (2010-2016)



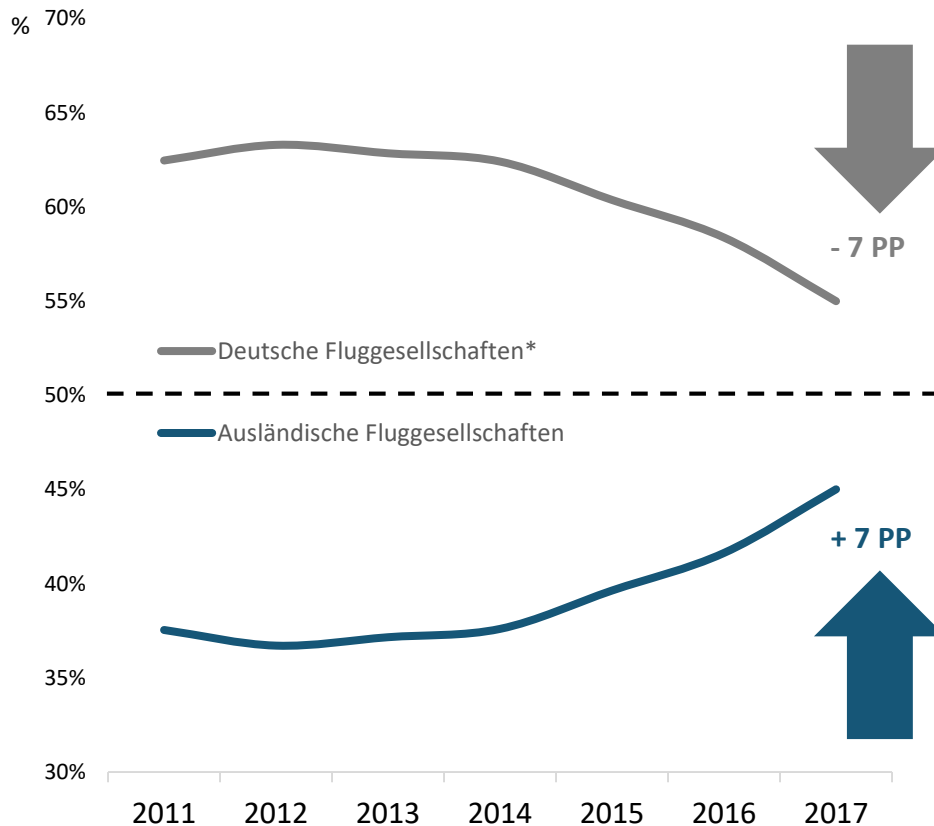
Deutschland: FRA, MUC
Benachbartes Ausland: AMS, BRU, ZRH

- ➔ Auch Passagiere fern der deutschen Grenze können abwandern – auf dem Luftweg, indem sie über Hubs im Ausland fliegen. Leidtragende sind die deutschen Drehkreuzflughäfen.
- ➔ Seit Einführung der LuftVSt ist zu beobachten, dass deutsche Drehkreuzflughäfen weniger stark zulegen konnten (+24 Prozent) als ausländische Hubs (+44 Prozent).
- ➔ Eine der Ursachen ist die – auf Grund der in Deutschland erhobenen LuftVSt – verbesserte Wettbewerbsposition ausländischer Fluggesellschaften und ihrer Drehkreuzflughäfen im Ausland gegenüber deutschen Unternehmen.
- ➔ Auch das BMF stellte in seinem Gutachten* für das Jahr 2011 bereits solche Abwanderungsbewegungen fest.

* Siehe hierzu: http://www.infras.ch/media/filer_public/d3/de/d3de69df-a4d9-4d4c-9367-60237b62b815/wirkunglvs_sb_infras_270612_zusammenfassung.pdf

In der Folge trägt die Luftverkehrssteuer dazu bei, dass deutsche Fluggesellschaften in Deutschland massiv Marktanteile verlieren

Marktanteile an deutschen Flughäfen (in Sitzplatzangebot)

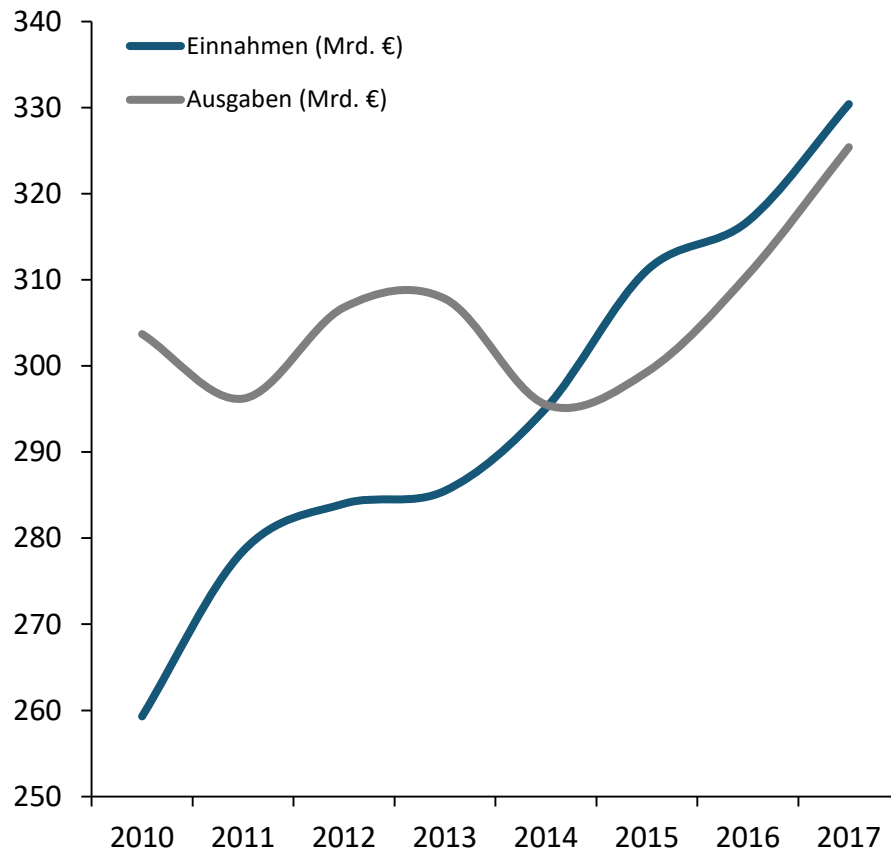


* Lufthansa-Gruppe, Air Berlin, Condor, TUIfly, Germania

- ➔ Das verbliebene Wachstum an deutschen Flughäfen geht im Wesentlichen auf ausländische Fluggesellschaften zurück.
- ➔ Deutsche Fluggesellschaften verlieren hingegen Marktanteile: Seit 2011 ist der Marktanteil der deutschen Unternehmen an deutschen Flughäfen um rund 7 Prozentpunkte gesunken – von 62,4 Prozent auf 55,0 Prozent. Ausländische Airlines konnten hingegen ihren Marktanteil im gleichen Zeitraum von 37,6 Prozent auf 45,0 Prozent steigern.
- ➔ Für ausländische Airlines macht der Verkehr aus Deutschland nur einen kleinen Teil ihres Geschäftes aus. Preissteigerungen durch die LuftVSt können somit kompensiert werden. Deutsche Fluggesellschaften haben diese Möglichkeit nicht, da sie nur aus Deutschland operieren. Dies schwächt ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit und lässt sie Marktanteile verlieren.

Das fiskalische Argument zur Einführung der Luftverkehrsteuer besteht seit 2014 nicht mehr

Bundeshaushalt: Einnahmen übersteigen Ausgaben



- ➔ Die Luftverkehrsteuer wurde im Jahr 2010 beschlossen und zum 1. Januar 2011 eingeführt. Hintergrund für diesen Beschluss war das damalige Defizit im Bundeshaushalt und der Beschluss der damaligen Regierungskoalition, mit der Einführung einer Luftverkehrsteuer zur Haushaltskonsolidierung beizutragen. Statt Kosten einzusparen, wollte das Bundesverkehrsministerium mit zusätzlichen Einnahmen aus einer Steuer zu dieser Konsolidierung beitragen.
- ➔ Betrachtet man jedoch die Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben des Bundes, so hat sich seitdem die Haushaltslage deutlich entspannt: Allein in den letzten drei Jahren gab es einen Überschuss von 23 Milliarden Euro.
- ➔ Das fiskalische Argument aus dem Jahr 2010 zur Einführung der LuftVSt besteht somit nicht mehr.

Auswirkungen auf Zukunftsinvestitionen: Die Luftverkehrssteuer entzieht Finanzmittel für Investitionen in lärmärmeres und effizienteres Fluggerät

Gegenwert von 3,8 Mrd. Euro: 45 moderne A320neo

3.225.000.000 €



× 45

A320neo

- 20 Prozent energiesparender als Vorgängermodelle
- 5 Dezibel leiser als Vorgängermodelle

- ➔ Seit Einführung der LuftVSt bis Ende 2017 haben die deutschen Unternehmen über 3,8 Milliarden Euro LuftVSt gezahlt.
- ➔ Die LuftVSt entzieht den deutschen Unternehmen somit erhebliche Finanzmittel, welche ansonsten in lärmärmeres und energieeffizienteres Fluggerät investiert werden könnten.
- ➔ In einem preisintensiven Wettbewerb entscheiden vor allem Kosten über das Überleben einer Fluggesellschaft. Die LuftVSt erhöht nicht nur die Kosten, sie verhindert auch, dass diese Kosten langfristig durch Flotteninvestitionen gesenkt werden können.
- ➔ Die deutschen Unternehmen hätten von dem Geld bereits weitere Flugzeuge erwerben können, z.B. 45* Flugzeuge des besonders sparsamen und leisen Flugzeugtyps Airbus A320neo.

Kontakt

Lars Hoppe,
Leiter Recht & Steuern
Tel: + 49 (0) 30 520 077 – 135, lars.hoppe@bdl.aero

Ivo Rzegotta,
Leiter Strategie & Kommunikation
Tel: + 49 (0) 30 520 077 – 165, ivo.rzegotta@bdl.aero

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.
Friedrichstraße 79
10117 Berlin
Fax: + 49 (0) 30 520 077 - 111

www.bdl.aero