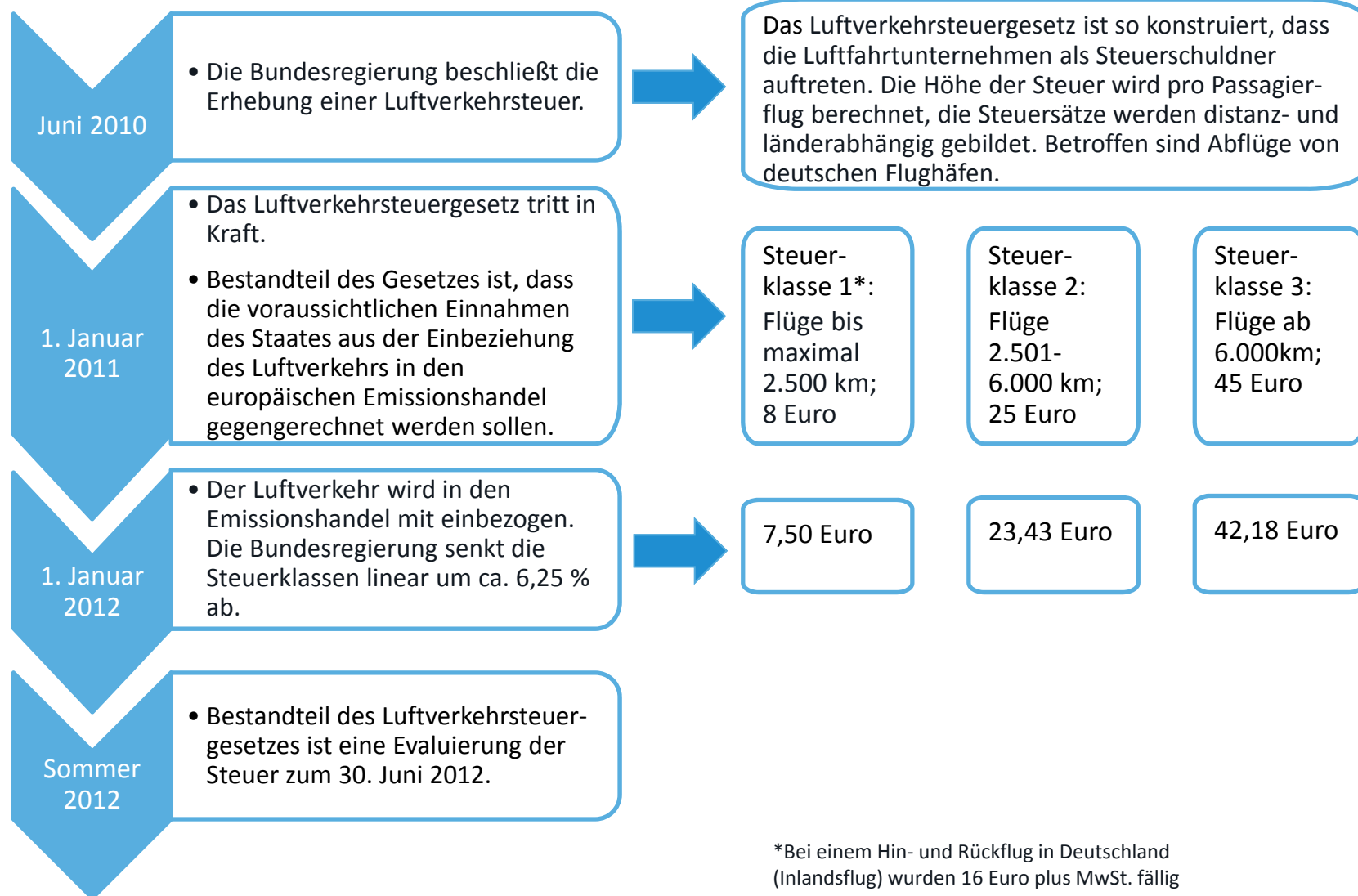


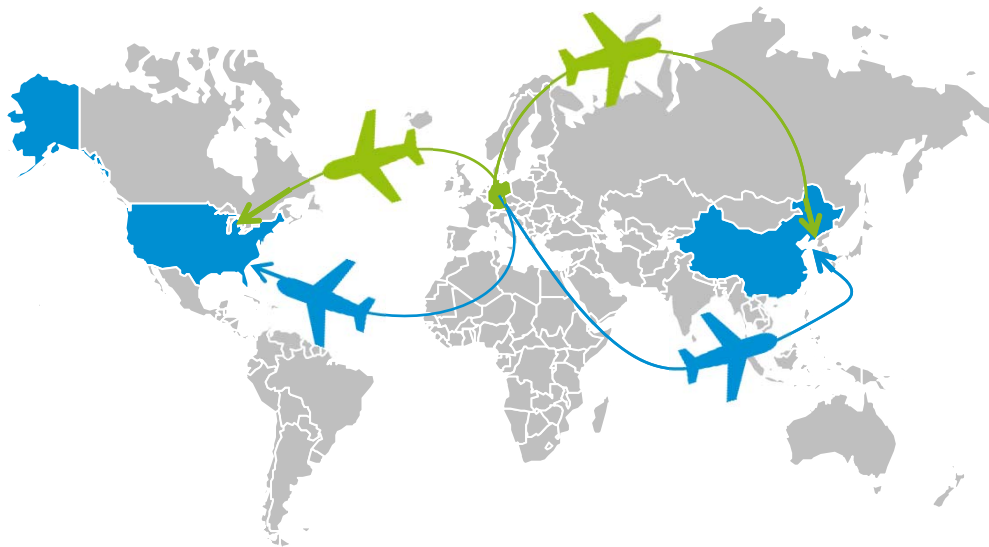
Ergebnisse aus der Evaluierung der Luftverkehrssteuer

April 2012

Die Luftverkehrsteuer (LuftVSt) im Überblick



Warum verzerrt der nationale Alleingang bei der LuftVSt den Wettbewerb?



-  Deutsche Luftfahrtunternehmen
-  Nicht-Deutsche Luftfahrtunternehmen

- Grundsätzlich unterliegen Flüge von allen Luftfahrtunternehmen der LuftVSt, sofern sie von einem deutschen Flughafen aus starten.
- Beispiele:
 - > Flug Berlin - New York
 - > Flug Frankfurt - Peking

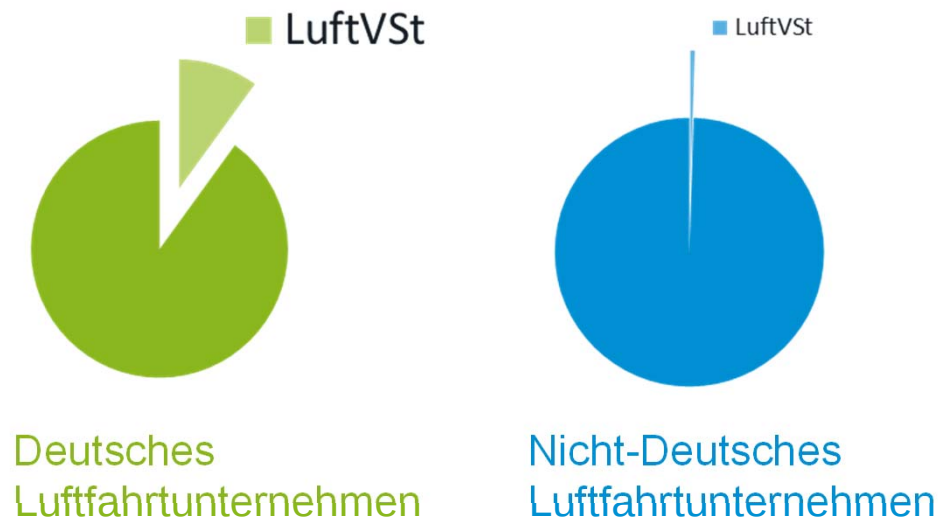
Sowohl **deutsche** als auch **nicht-deutsche** Luftfahrtunternehmen müssen für die Passagiere dieser Flüge LuftVSt an den deutschen Fiskus zahlen.*

- FRAGE: Wie kann die LuftVSt dann den Wettbewerb verzerren?

* Für Transitpassagiere, die aus dem Ausland kommend auf einem deutschen Flughafen in das Flugzeug mit dem Ziel New York bzw. Peking lediglich umgestiegen sind, gilt die Steuerpflicht nicht.

Weil hiesige Luftfahrtunternehmen von nationalem Alleingang überproportional betroffen sind!

Anteil der LuftVSt am Gesamtumsatz



Notwendige Reaktion der Unternehmen



Preise werden erhöht;
dies führt zu
Abwanderungen
⇒ Indirekte Ergebnis-
verschlechterung



Preise bleiben unverändert,
um Abwanderungen zu
verhindern
⇒ Direkte Ergebnis-
verschlechterung



Preise bleiben unverändert;
LuftVSt kann über
Flugumsätze weltweit
kompensiert werden

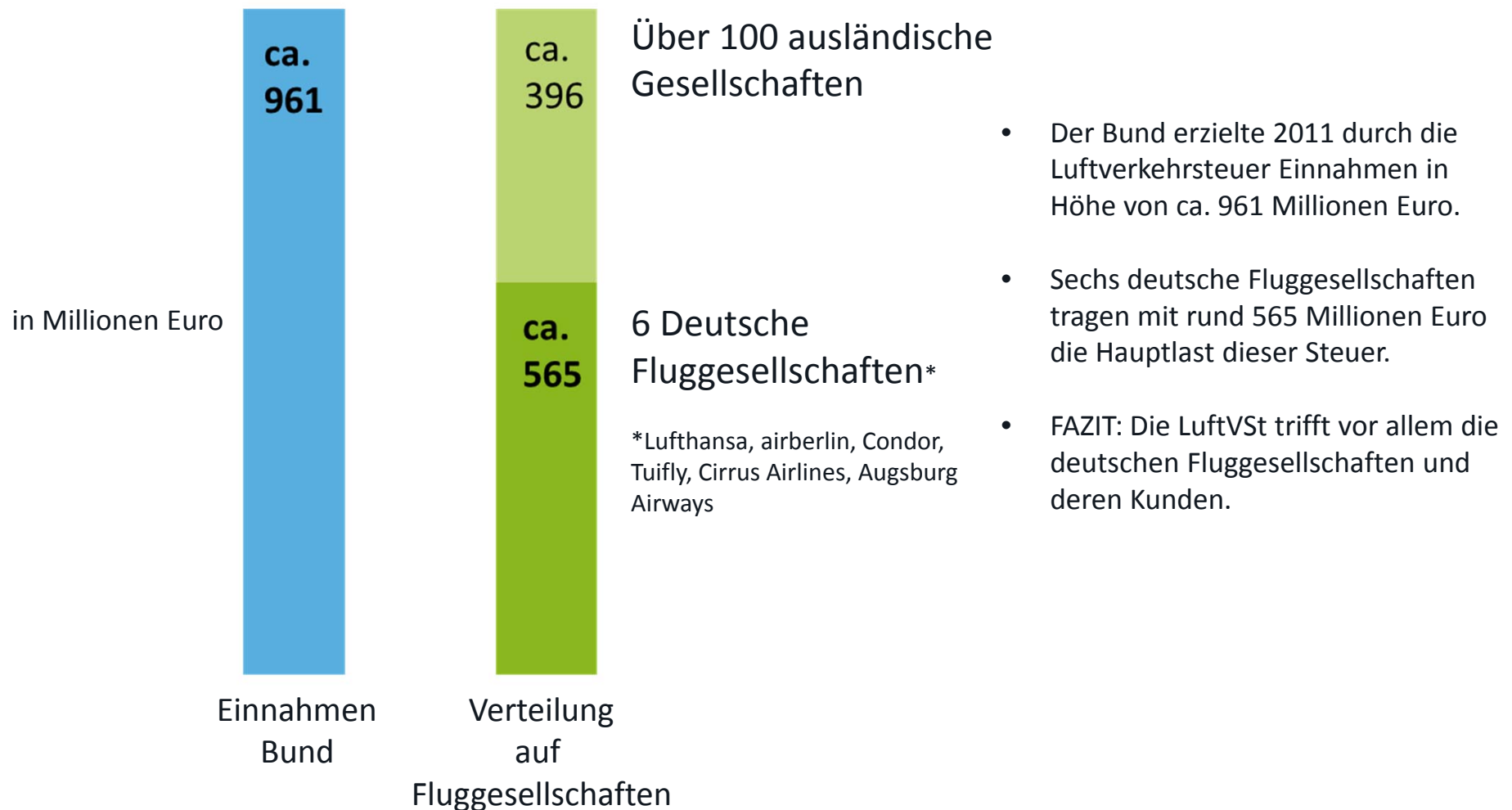
- **Deutsche** Luftfahrtunternehmen erzielen den wesentlichen Anteil ihres Umsatzes aus Abflügen von deutschen Flughäfen. Bei **nicht-deutschen** Unternehmen ist dieser Anteil marginal.

Nicht-deutsche Unternehmen können die fällige LuftVSt aus Flugumsätzen weltweit kompensieren und ggf. auf Preiserhöhungen verzichten.

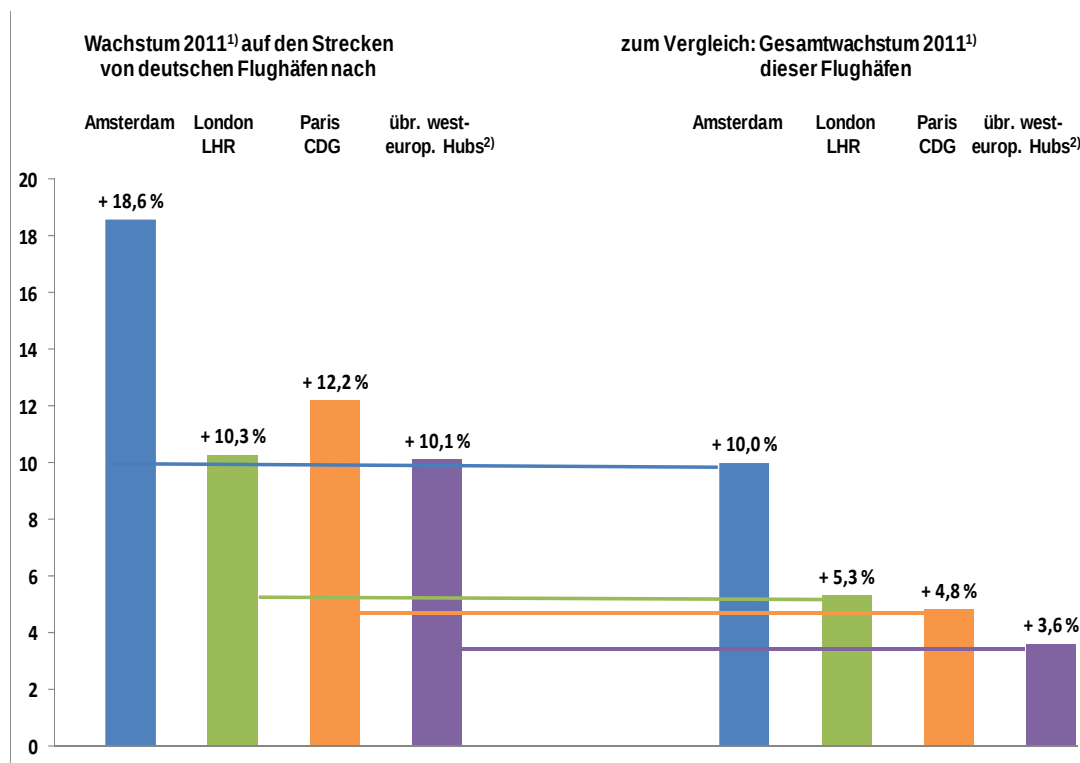
Deutsche Unternehmen können dies so nicht. Deswegen haben die Unternehmen, wo möglich, die Preise erhöht und, wo nicht möglich, die Steuer aus dem Gesamtumsatz kompensieren müssen. Beides schmälert ihr Ergebnis.

- **FAZIT:** Die Wettbewerbssituation **deutscher** Unternehmen wird durch den nationalen Alleingang in jedem Fall verschlechtert!

Evaluierung I: Wie hoch ist das Ausmaß dieser Wettbewerbsverzerrung?



Evaluierung II: Nutzen ausländische Luftfahrtunternehmen diesen Wettbewerbsvorteil?



1) Monate Jan-Nov 2011 gegenüber Vorjahreszeitraum

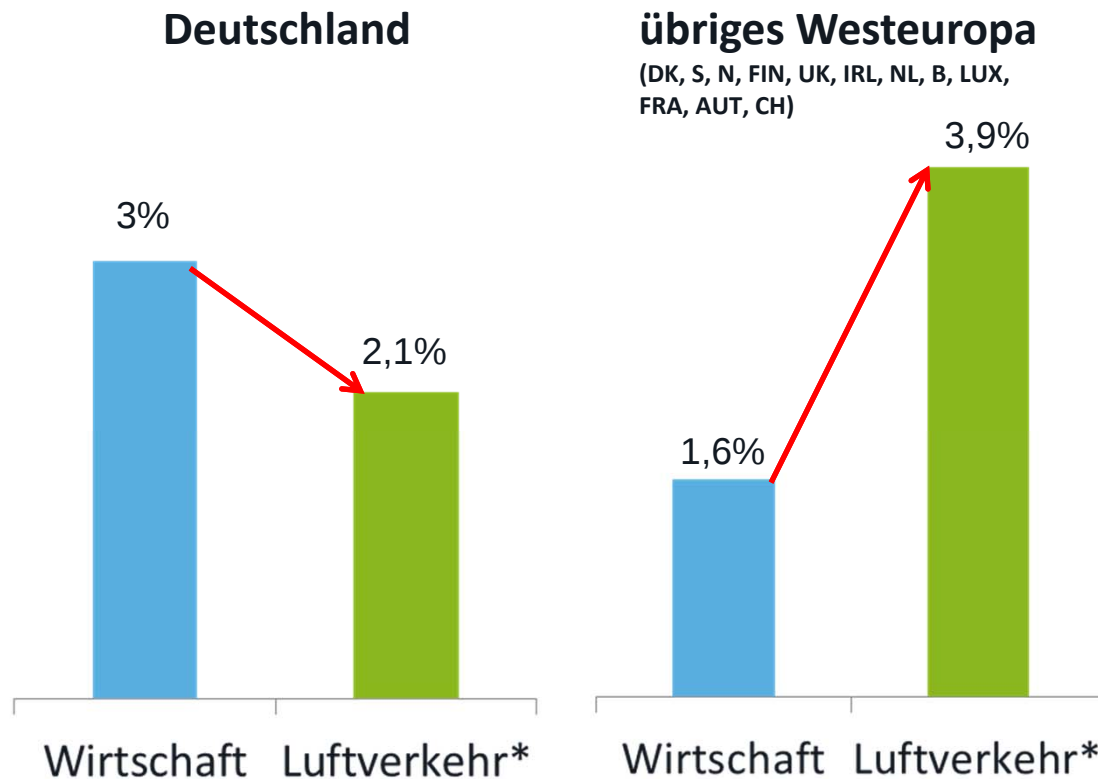
2) Hier: Brüssel, Zürich, Madrid, Mailand MXP, Rom, Kopenhagen

Quelle: Intraplan

- Das Wachstum von deutschen Flughäfen zu großen europäischen Drehkreuzflughäfen ist rund doppelt so hoch wie das Gesamtwachstum dieser Flughäfen.
- Diese Entwicklung ist in diesem Ausmaß neu und war in den Vorjahren so nicht zu beobachten.
- FAZIT: Dies legt die Vermutung nahe, dass viele ausländische Luftfahrtunternehmen den Wettbewerbsvorteil nutzen und Passagiere aus Deutschland für Weiterflüge über ausländische Drehkreuzflughäfen abwerben.

Evaluierung III: Wie stark hat die LuftVSt den Luftverkehr beeinträchtigt?

Vergleich Wachstum der Wirtschaft und des Luftverkehrs 2011



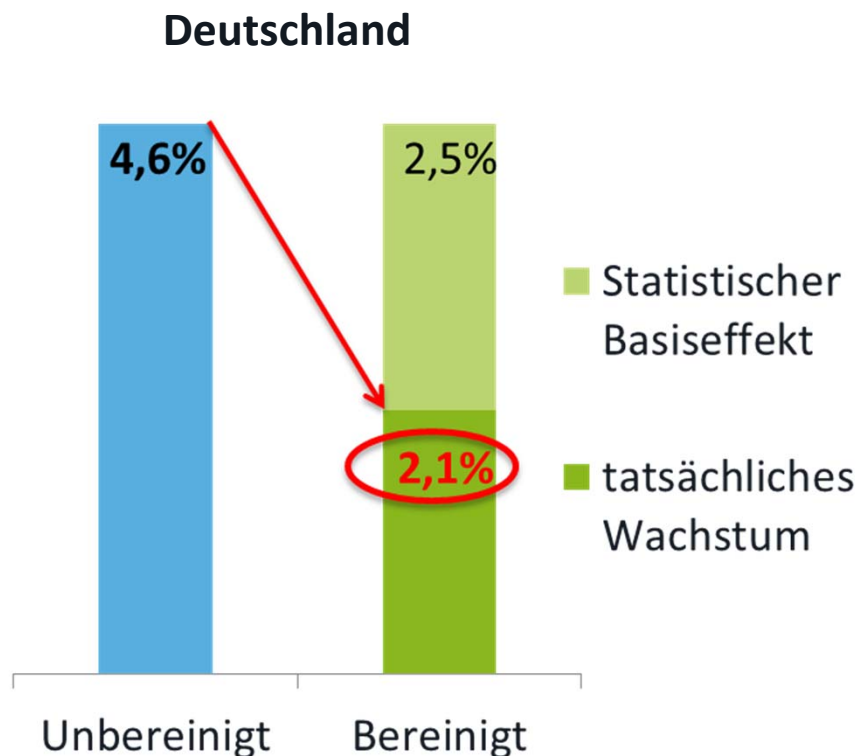
*bereinigt um statistischen Basiseffekt

Quelle: Intraplan

- Die Wirtschaftsentwicklung ist der Haupttreiber der Luftverkehrs: Wächst die Wirtschaft, wächst der Luftverkehr stärker.
- Für Westeuropa (inkl. D) gilt für die letzten 15 Jahre:
 - 1,0 % Wirtschaftswachstum führen zu
 - 1,8 % Luftverkehrswachstum
- In Westeuropa galt dies auch in 2011; aber nicht in Deutschland. Hier ist das Wachstum des Luftverkehrs eingebrochen.
- FAZIT: Die LuftVSt hat die Luftverkehrsentwicklung in Deutschland deutlich gebremst: Nach Berechnungen von Intraplan bedeutet dies ein **Verlust von 5 Millionen Passagieren in 2011.**

Exkurs: Warum verändern Vulkanasche und Schneestürme die statistische Basis für 2011?

Wachstum des Luftverkehrs 2011



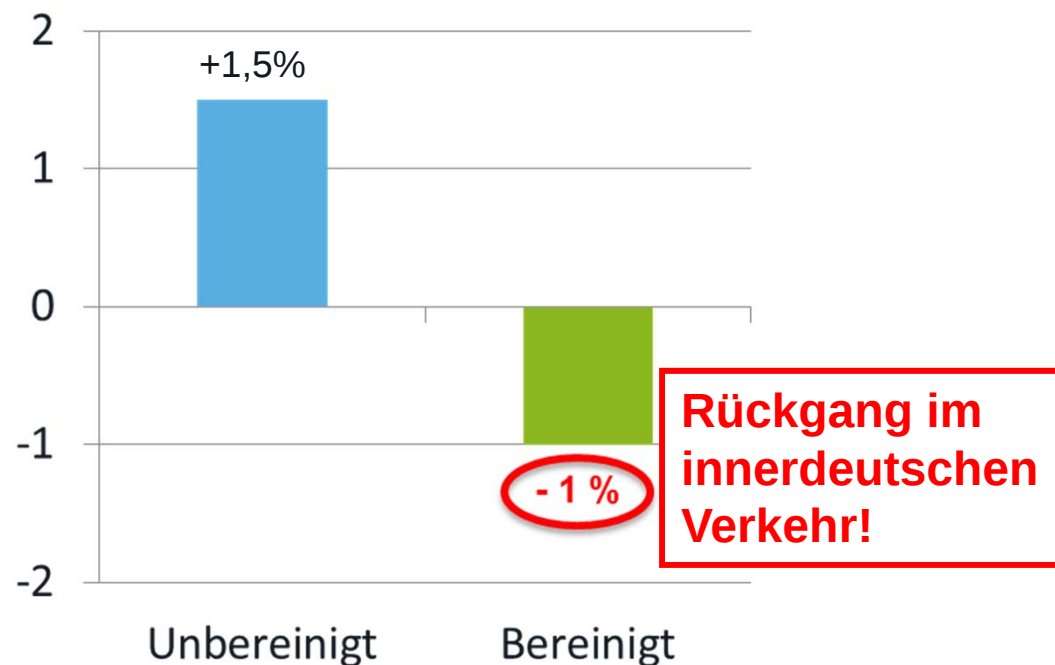
Quelle: Intraplan

- Auf den ersten Blick erscheint das Wachstum des Luftverkehrs mit 4,6% unverändert hoch.
- Doch sowohl die Aschewolke im April 2010 (15.4.-22.4.) als auch massive Witterungseinflüsse Anfang und Ende 2010 verzerren die Statistik: Allein dadurch, dass der Luftverkehr im April 2011 und in den Wintermonaten 2011 wieder normal stattfand, ist der Luftverkehr 2011 um 2,5% gewachsen – Fachleute nennen das „statistischer Basiseffekt“.
- FAZIT: Dieser Effekt muss im Inland und im Ausland berücksichtigt werden. Der Luftverkehr ist deshalb in Europa tatsächlich geringer gewachsen; in Deutschland nur 2,1%.

Evaluierung IV a: Was sagen die Zahlen des Statistischen Bundesamtes über den Inlandsverkehr?

Wachstum des Luftverkehrs 2011

Deutschland (innerdeutscher Verkehr)

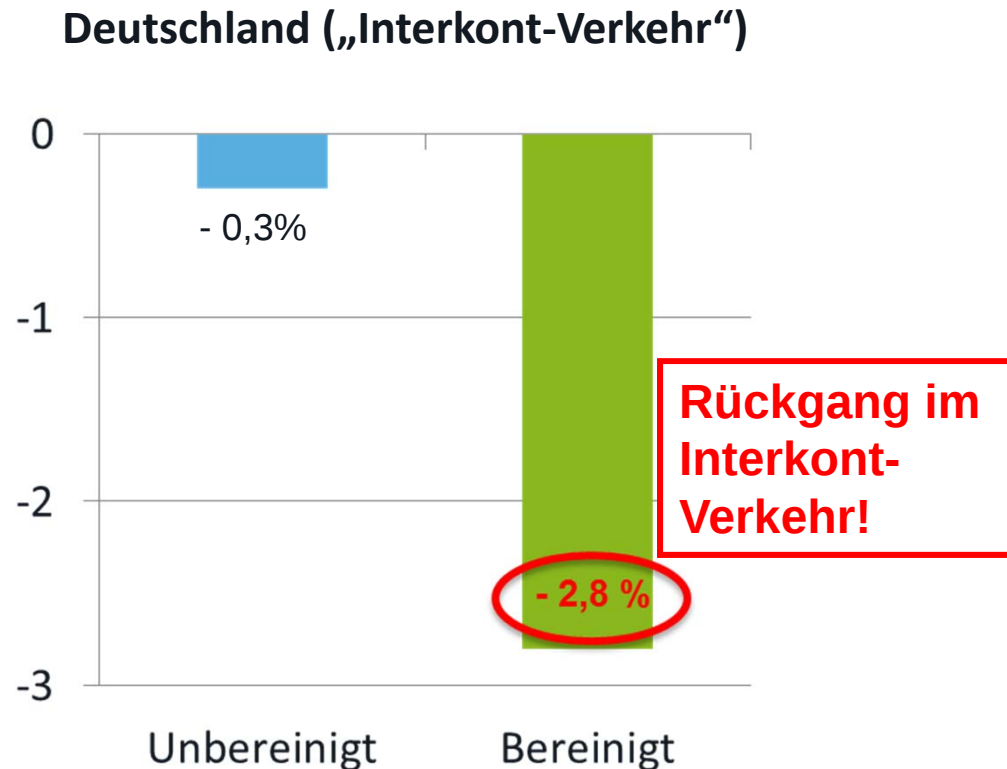


- Die „unbereinigten“ Zahlen des Statistischen Bundesamtes (DESTATIS) vermitteln den Eindruck, der Luftverkehr sei trotz LuftVSt stark gewachsen.
- Ein Blick auf diejenigen, die einen reinen Inlandsflug gemacht haben („Originäreinsteiger Inland“), zeigt jedoch etwas ganz anderes: Der innerdeutsche Luftverkehr ist 2011 zurückgegangen.*
- FAZIT: Insbesondere der inländische Luftverkehr leidet also. Denn bei einem Hin- und Rückflug im Inland wurden 16 Euro + MwSt. fällig.

* Dabei ist der Basiseffekt (siehe Folie 8) berücksichtigt

Evaluierung IV b: Was sagen die Zahlen des Statistischen Bundesamtes über den Interkont-Verkehr?

Wachstum des Luftverkehrs 2011



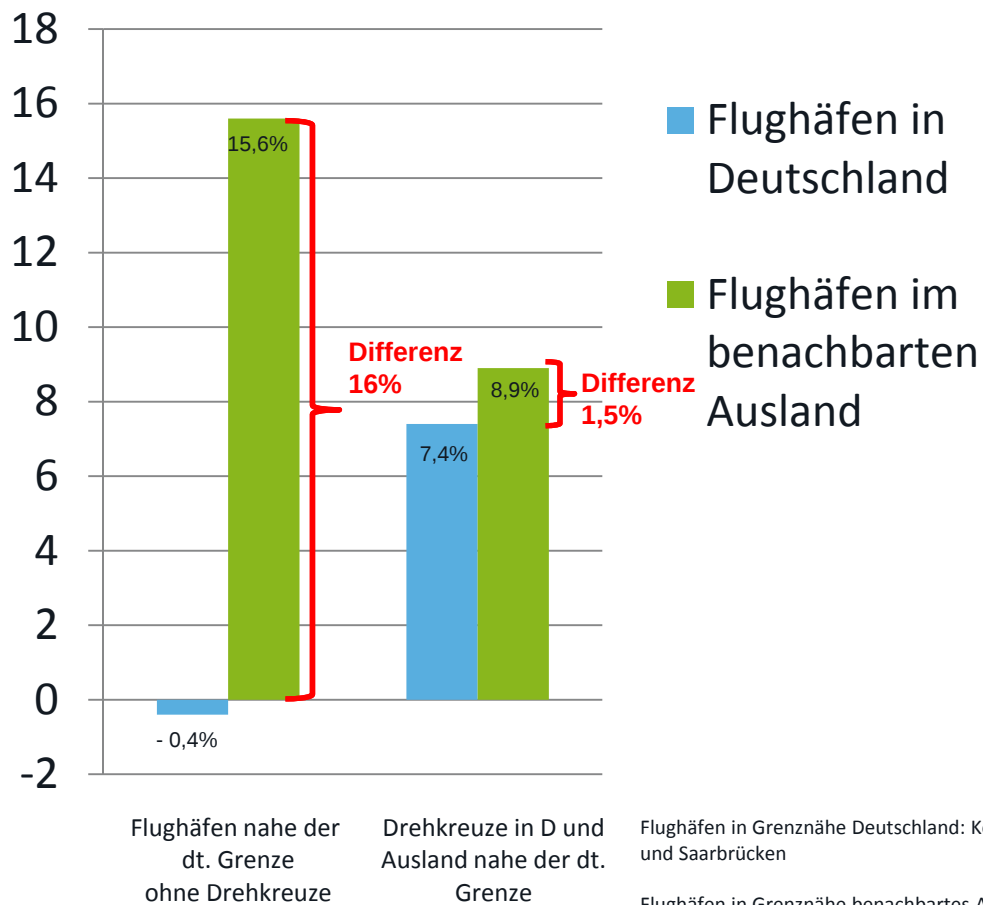
Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis DESTATIS, Fachserie 8 Reihe 6

- Rückläufig ist auch die Anzahl der Passagiere, die ihre Reise in Deutschland beginnen und nach Amerika, Asien oder Australien/Ozeanien fliegen („Originäreinsteiger im Interkont-Verkehr“).*
- FAZIT: Auch der Interkont-Verkehr leidet. Denn bei einem Abflug aus Deutschland wurden 45 Euro pro Passagier fällig.

* Dabei ist der Basiseffekt (siehe Folie 8) berücksichtigt; der Luftverkehr von Deutschland nach Afrika wurde rausgerechnet: Dieser ging vor allem aufgrund politischer Unruhen um knapp ein Fünftel zurück. Hätte man den Afrika-Verkehr nicht rausgerechnet, wäre der Rückgang deutlich höher.

Evaluierung V: Sind Abwanderungen ins Ausland zu beobachten?

Vergleich des Wachstums an Flughäfen in Deutschland und im benachbarten Ausland



Quelle: Intraplan

- Die LuftVSt führt zu Ausweichreaktionen von Passagieren und von Fluggesellschaften auf grenznahe Flughäfen im Ausland.
- Unter den Abwanderungen leiden auch grenzferne Drehkreuze in Deutschland. Bei einer Steuerbelastung/Passagier von 45 Euro pro Interkontinental-Verbindung gewannen nahe gelegene Drehkreuze wie Zürich, Amsterdam und Brüssel an Attraktivität.
- FAZIT: Die LuftVSt führt zu Abwanderungen von Passagieren ins benachbarte Ausland.

Evaluierung VI: Wie viele Einnahmeverluste entstehen dem Staat durch die LuftVSt

Einnahmen aus LuftVSt stehen erhebliche Mindereinnahmen gegenüber

Positiv	Effekt (Mio. €)*	Negativ	Effekt (Mio. €)*
- Einnahmen des Bundes aus der Luftverkehrsteuer	961	- Geringere Steuern aus Bereitstellung von Luftverkehrsleistungen (direkt/indirekt/induziert)	-177
		- Geringere Steuern aus Nutzung von Luftverkehrsleistungen (katalytisch)	- 79
		- Geringere Sozialversicherungsbeiträge	-153
		- Höhere Sozialtransfers	-124



Zu einem großen Teil werden die staatlichen Einnahmen durch staatliche Mindereinnahmen aufgezehrt!

Quellen: DESTATIS und Intraplan

Fazit I: Wirtschaftliche Effekte allein 2011

Verkehrsverluste:

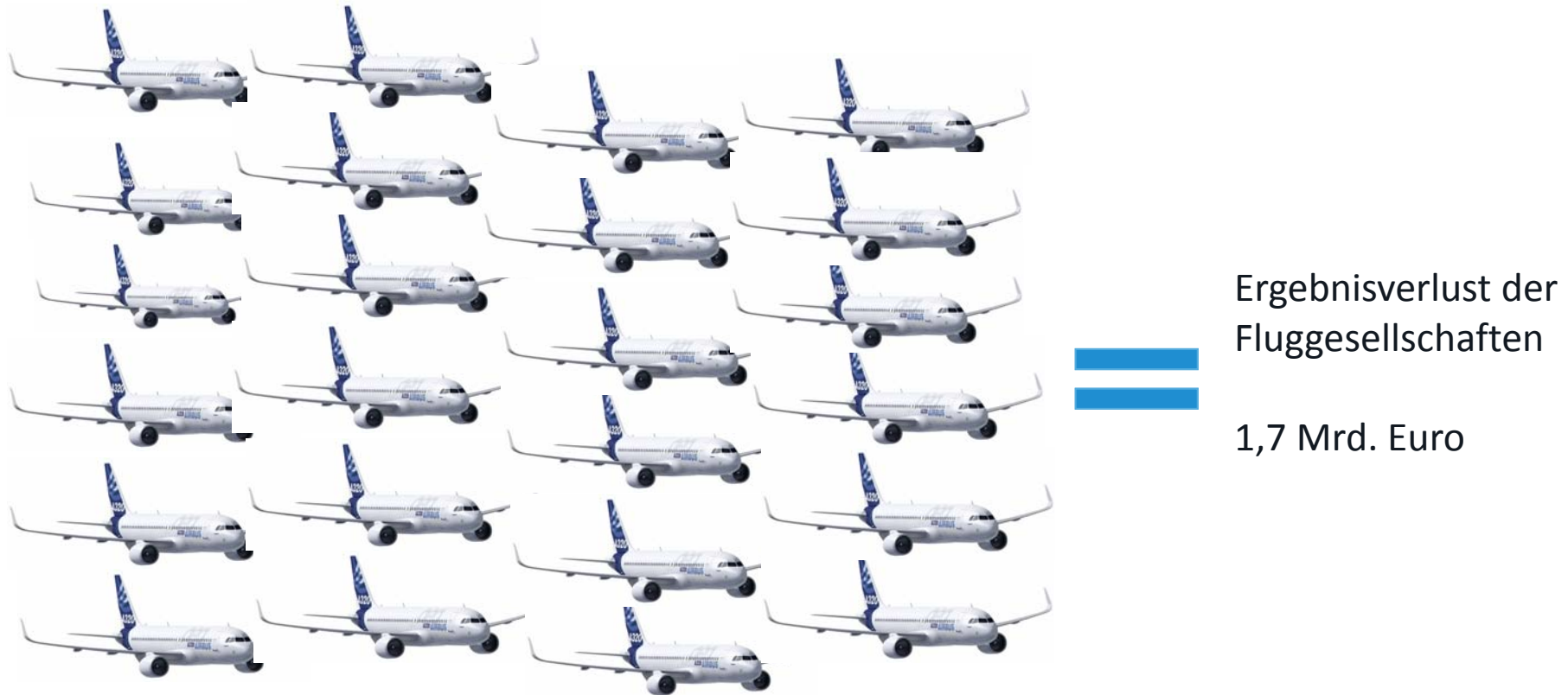
Weniger Passagiere an deutschen Flughäfen	5 Millionen
--	--------------------

Erlösverluste (in Euro)

	Alle Unternehmen	Deutsche Unternehmen
Fluggesellschaften	740 Mio.	500 Mio.
Flughäfen		175 Mio.
Tourismuswirtschaft		230 Mio.

- Die LuftVSt hat zu erheblichen Verlusten an Passagieren geführt. Insgesamt sind 5 Mio. Passagiere verloren gegangen. Das entspricht Ticketverkäufen im Wert von 740 Mio. Euro.
- Die deutschen Unternehmen trifft das am meisten mit 3,4 Mio. Passagieren und entgangenen Ticketverkäufen in Höhe von rund 500 Mio. Euro.
- Die Flughäfen in Deutschland sind mit entgangenen Einnahmen in Höhe von 175 Mio. betroffen.
- Die ausländischen Fluggesellschaften können z.T. die bei ihnen anfallenden Einnahmeverluste durch Mehrverkehre in ihren Heimatmärkten wegen der Abwanderungseffekte aus Deutschland ausgleichen.
- FAZIT: Die LuftVSt schädigt vor allem deutsche Unternehmen.

FAZIT II: Ohne LuftVSt könnten Fluggesellschaften viel mehr in umweltschonende Flugzeuge investieren



Aus der Summe der Erlösverluste in Höhe von 740 Mio. Euro und den Steuerzahlungen in Höhe von 961 Mio. Euro wäre jedes Jahr z.B. die Anschaffung von 24 energieeffizienten A320neo (Listenpreis = 72 Mio. Euro) möglich.