

Air Berlin

**Auswirkungen der geplanten
Luftverkehrssteuer für Deutschland**

Juli 2010

Auswirkungen der geplanten Luftverkehrssteuer für Deutschland

Die Liberalisierung im Luftverkehr seit Anfang der 1990er Jahre ist eine Erfolgsgeschichte. Sie hat neue Qualität geschaffen: beim Preis, beim Service, bei der Energieeffizienz, bei der Streckenvielfalt sowie bei der Anbindung von Tourismus- und Wirtschaftsregionen. Möglich geworden ist dies durch den zunehmenden Wettbewerb im Luftverkehr. Der harte Wettbewerb zwingt die Unternehmen des Luftverkehrs in einem guten Sinne zur ständigen Kosten- und Leistungsoptimierung. Er funktioniert nur, wenn für alle gleiche und damit faire Bedingungen herrschen. Genau das aber wird mit dem nationalen Alleingang der Bundesregierung zur Einführung einer Luftverkehrssteuer massiv beschädigt.

1. Die Luftverkehrssteuer ist massiv wettbewerbsverzerrend für den deutschen Markt

Deutsche Fluggesellschaften partizipieren an den Verkehren in, von und nach Deutschland bislang mit einem Marktanteil von 70 Prozent. Nichtdeutsche Airlines bedienen neben Deutschland viele weitere Märkte, so dass sie nicht wie die Lufthansa oder Air Berlin, deren wesentliche Abflughäfen in Deutschland liegen, bei fast jedem ihrer Flüge betroffen wären. Eine Handvoll deutscher Airlines würden 70 Prozent der Steuer umsetzen müssen und über 100 ausländische Gesellschaften den Rest. Das würde für die ausländischen Airlines nur einen sehr kleinen Teil ihres Umsatzes ausmachen – und bei uns deutschen einen großen Brocken. Deswegen wäre eine solche Abgabe eine einseitige Schädigung deutscher Airlines und ein Konjunkturprogramm für Airlines im Ausland.

Darüber hinaus werden sie durch die Abwanderungen deutscher Kunden und Umsteigerverkehre gezwungen, Verkehrs- und Standortverlagerungen ins Ausland zu prüfen, um konkurrenzfähig zu bleiben. Wenn die Fluggesellschaften die Luftverkehrssteuer an Ihre Kunden weiterreichen können, wird dies einseitig die Preise erhöhen, was den Verlust von Passagieren an Airlines im benachbarten Ausland bewirkt. Sollten die Fluggesellschaften die Luftverkehrssteuer nicht weiterreichen können, wird dies die deutschen Airlines angesichts der geringen Margen im Wettbewerbsmarkt Luftverkehr in die wirtschaftliche Verlustzone bringen. In beiden Fällen werden die deutschen Luftverkehrsgesellschaften massiv wirtschaftlich geschädigt.

2. Die Abgabe ist völlig unverhältnismäßig im Verhältnis zu den Unternehmenserlösen

Die Luftverkehrssteuer mit einer Gesamtbelastung von einer Milliarde Euro pro Jahr übersteigt die Summe der 2009 von allen deutschen Flughäfen und Fluggesellschaften erzielten Unternehmensergebnisse! Die deutschen Fluggesellschaften haben im Jahr 2009 ein operatives Ergebnis von 1-2 Euro pro Passagier erwirtschaftet. Selbst im guten Jahr 2007 hat die Air Berlin mit ihrem Flugbetrieb ein operatives Ergebnis in derselben Höhe erzielt.

3. Negative Erfahrungen in anderen Staaten zeigen drastische Auswirkungen einer nationalen Insellösung auch für den Standort Deutschland auf

Einige Regierungsvertreter argumentieren, es gäbe eine solche Steuer auch beispielsweise in Großbritannien – und dort sei sie auch noch höher als in Deutschland. Dies zeigt, dass die Entscheidungsträger keine Folgenabschätzung vorgenommen haben, denn Großbritannien und Deutschland finanzieren ihre Luftverkehrssysteme völlig unterschiedlich. In Deutschland ist alles auf Gebühren und Entgelte umgelegt. Damit trägt der deutsche Luftverkehr seine Kosten vollständig selbst. Wenn man dies gegen die Entgelte, Gebühren und Luftverkehrssteuer rechnet, dann ist festzustellen: Großbritannien trägt bereits heute mit Steuer weniger pro Passagier als Deutschland ohne.

Auch in den Niederlanden hatte die Regierung 2008 eine Luftverkehrssteuer eingeführt. Reisende wählten nach Einführung der Abgabe verstärkt belgische und deutsche Flughäfen im

nahen Grenzgebiet. Die Abgabe führte zu viermal höheren Verlusten verglichen mit den Einnahmen durch die Luftverkehrssteuer! Daher hat die niederländische Regierung die Luftverkehrssteuer nach nur einem Jahr ersatzlos abgeschafft. In Frankreich beträgt die Steuer einen Bruchteil dessen, was die Bundesregierung in Deutschland plant. Belgien und Dänemark haben nach einer Folgenabschätzung von einer Einführung Abstand genommen. Im Falle einer isolierten deutschen Luftverkehrssteuer sind vergleichbare Abwanderungsbewegungen ex Deutschland voraussehbar, beispielsweise nach Maastricht, Eindhoven, Brüssel, Charleroi, Luxemburg, Basel, Straßburg, Salzburg und Prag oder im Interkontinentalverkehr zu den Umsteigeflughäfen Amsterdam, London, Paris, Wien und Zürich.

4. Der Luftverkehr trägt bereits heute seine Kosten selbst

Im Gegensatz zu anderen hochsubventionierten Verkehrsträgern trägt der Luftverkehr in Deutschland seine Infrastrukturkosten durch Entgelte und Gebühren in Höhe von jährlich 3,3 Mrd. Euro vollständig selbst. Hinzu kommt: die deutschen Luftverkehrsunternehmen haben durch die Luftraumsperrungen im Zuge des Vulkanausbruchs im April diesen Jahres Nettoerlöseinbußen von rund 190 Mio. Euro erlitten – einen Schaden, den sie bislang alleine zu tragen haben. Die durch die Sperrungen eingesparten Kosten wie für Kerosin, etc. sind hierbei bereits abgezogen.

Die in den letzten Jahrzehnten meist defizitäre Luftfahrtbranche erwirtschaftete in den Jahren 2005 bis 2009 durchschnittlich lediglich 648 Mio. Euro und wird nun mit einer Milliarde belastet – ohne jemals Subventionen genossen zu haben. Auch durch die Euroschwäche infolge der horrenden Staatsverschuldung einiger EU-Staaten sowie durch die politischen Instabilitäten in Griechenland haben diese Unternehmen Schaden erlitten und werden weiterhin negative Auswirkungen wie beispielsweise erhöhte Treibstoffpreise zu tragen haben.

5. Achtung: Die Luftverkehrssteuer verzerrt auch den Wettbewerb zwischen den deutschen Airlines, weil diese von der Steuer sehr unterschiedlich getroffen werden

a) Fracht

Die Nicht-Einbeziehung der Fracht führt zu einer massiven Wettbewerbsverzerrung und Störung zwischen den deutschen Fluggesellschaften. Würde man den Frachtverkehr nicht mit in die Steuer einbeziehen, müssten die fehlenden ca. 180 Mio. EUR auf den Passagierflug verteilt werden. Airlines mit einem hohen Frachtanteil z.B. könnten dadurch mit den unbesteuerten Einnahmen aus dem Frachtgeschäft Ihren Passagierflug zu Lasten von anderen Airlines subventionieren, die dieses Geschäftsfeld nicht oder nur in geringem Ausmaß betreiben. Im Übrigen würde eine Befreiung des Frachtverkehrs den ökologischen Auflagen einer derartigen Steuer widersprechen, da Frachtverkehr vorwiegend nachts mit älterem und damit lauterem und Treibstoff ineffizienterem Fluggerät abgewickelt wird.

b) Umsteigeverkehr

Weitere Marktstörung: Bei einer Befreiung der Umsteigeverkehre wären Gesellschaften mit niedrigem Umsteigeanteil die Verlierer. Von den potentiell ca. 20 Mio. Umsteigepassagieren, die einer Besteuerung entgehen würden, entfallen unterschiedliche Gewichte auf die großen deutschen Airlines (ca. 36% zu 10% aller ab Deutschland fliegender Passagiere). Eine Airline mit einem geringen Umsteigeranteil würde mit rund 7,0% ihres Umsatzes belastet werden, während eine Airline mit einem hohen Anteil nur 1,9% zu tragen hätte. Damit würde bei Airlines mit einem geringen Umsteigeranteil ein wesentlich höherer Passagieranteil der Besteuerung unterliegen als bei Airlines mit einem hohen Anteil, was zu einer massiven Wettbewerbsverzerrung führen würde.

Insgesamt zeigen auch die Aspekte Umsteiger und Fracht die erheblichen wettbewerbsverzerrenden Probleme, die mit einem nationalen Alleingang verbunden wären.