

Luftverkehrssteuer in Deutschland

4. Evaluierungsbericht | September 2017

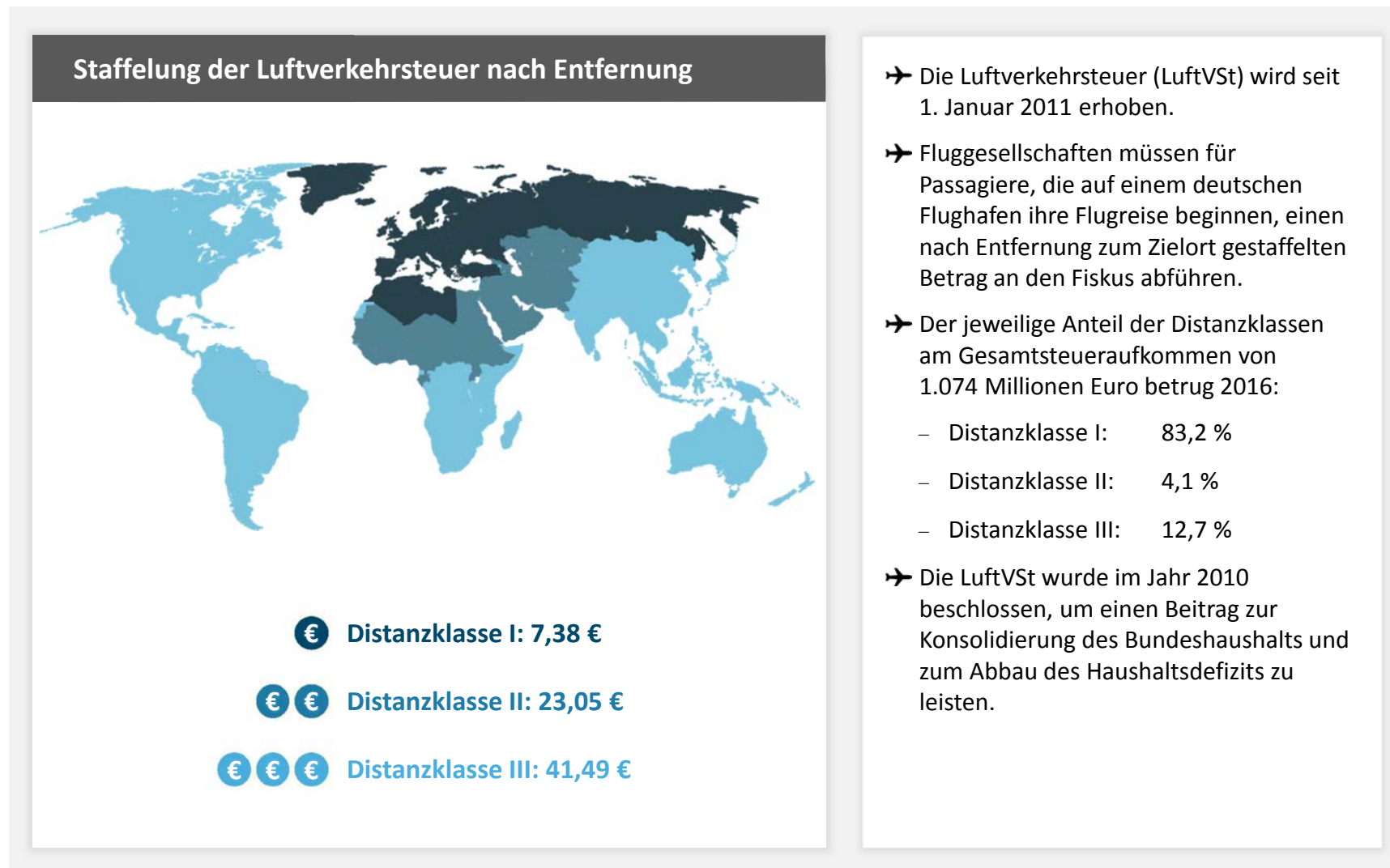
Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) e. V.

Gliederung

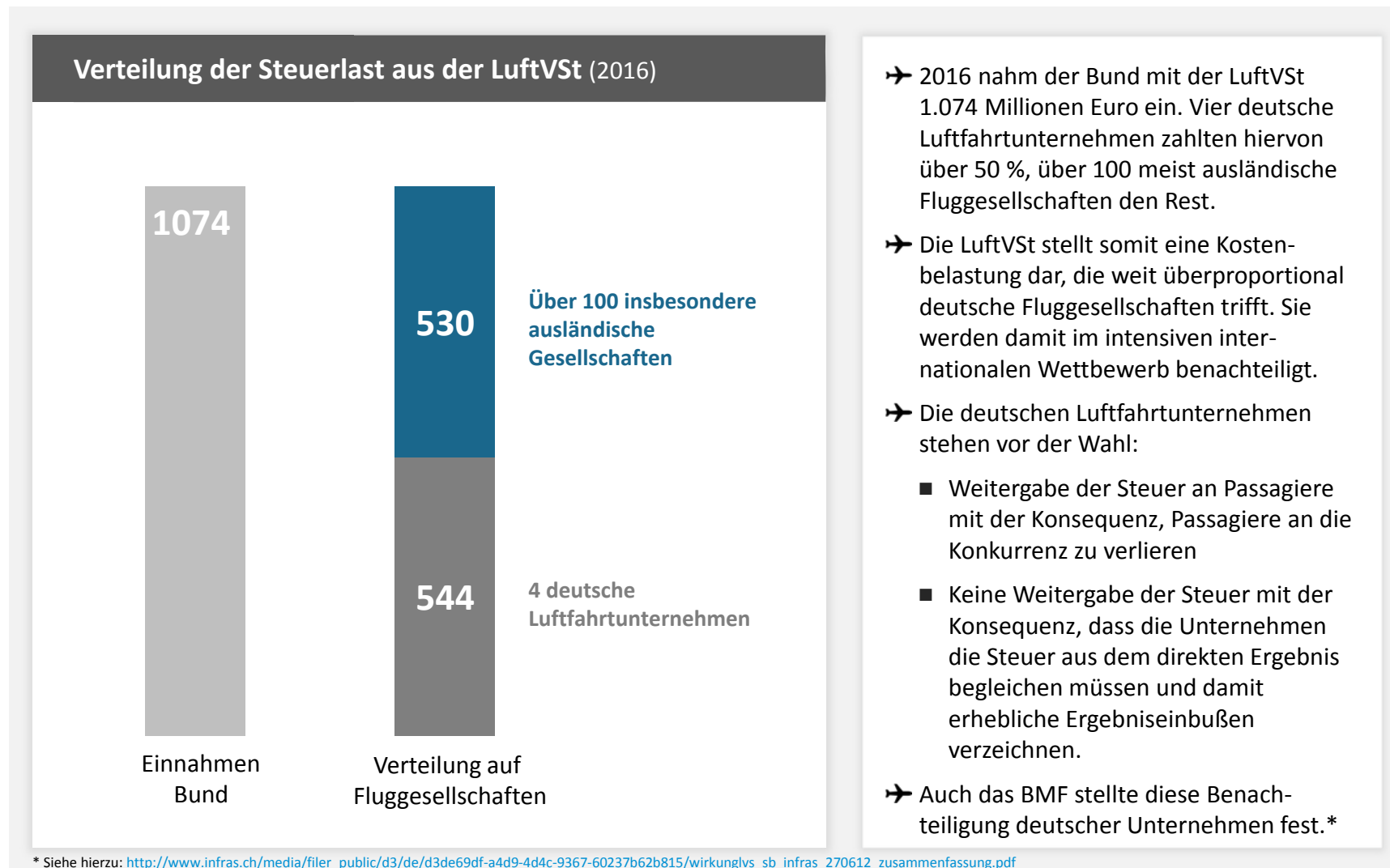
1. Evaluierungsergebnisse S. 3
2. Fiskalischer Spielraum zum Abbau der LuftVSt S. 15

1. Evaluierungsergebnisse

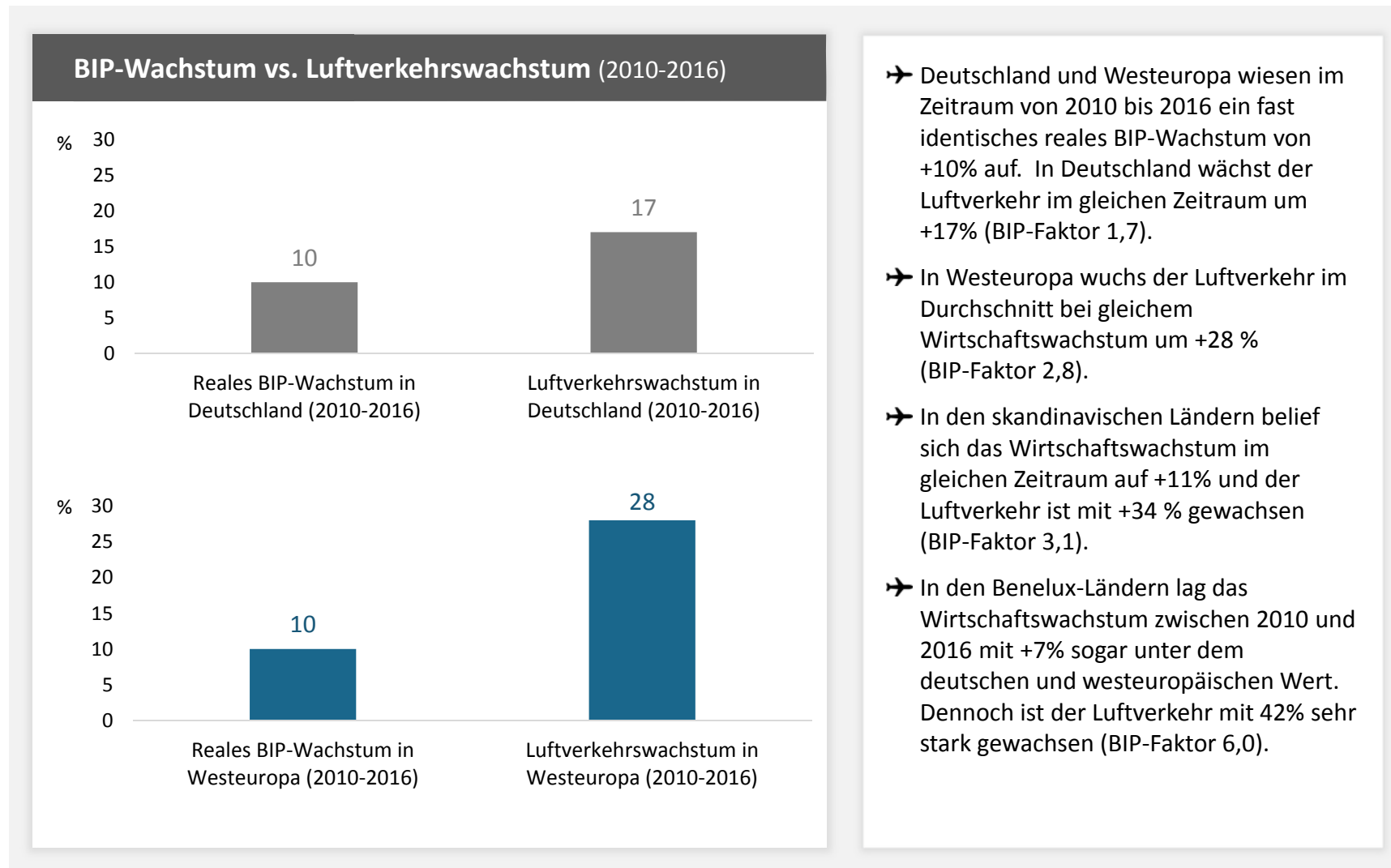
Wie wird die zum 1. Januar 2011 eingeführte Luftverkehrsteuer (LuftVSt) erhoben?



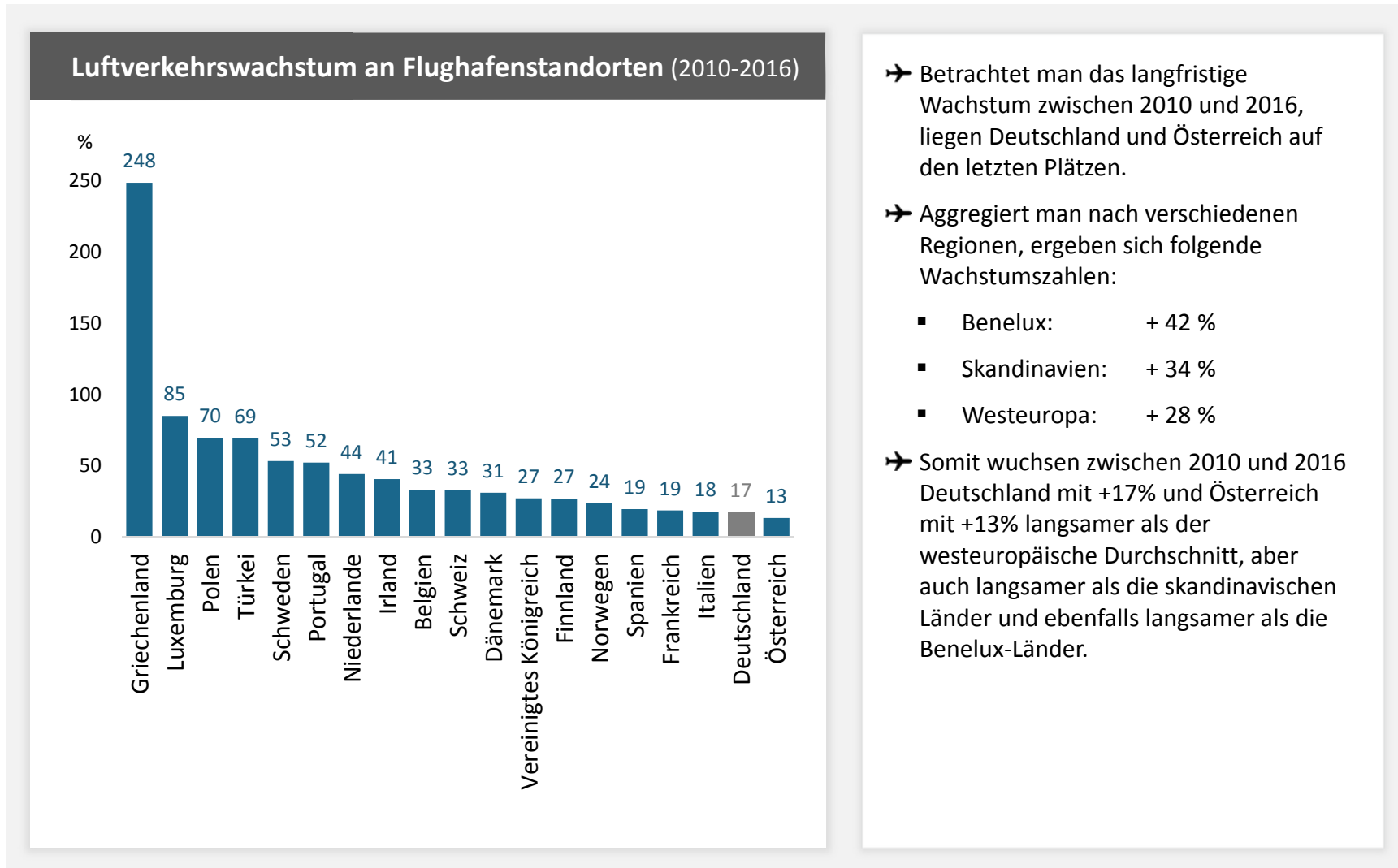
Wer trägt die Hauptlast der LuftVSt und worin liegt die Benachteiligung deutscher Unternehmen?



Trotz Wirtschaftswachstum: Der Luftverkehr in Deutschland fällt wegen der LuftVSt im internationalen Vergleich zurück

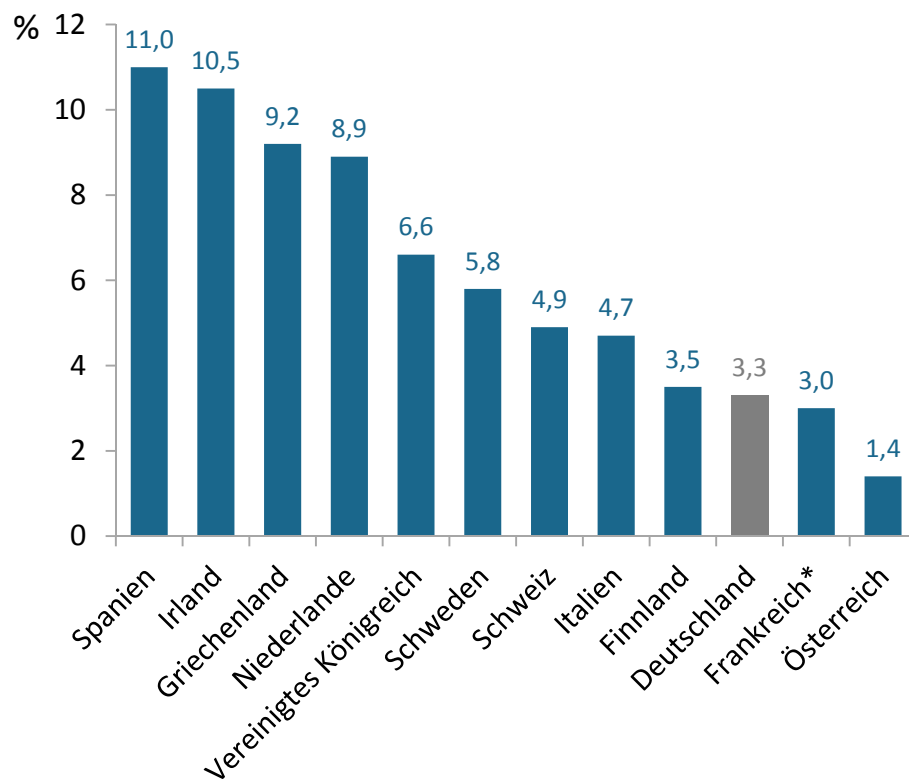


Auswirkungen auf das Luftverkehrswachstum: Seit ihrer Einführung hemmt die LuftVSt das Wachstum an deutschen Flughäfen



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

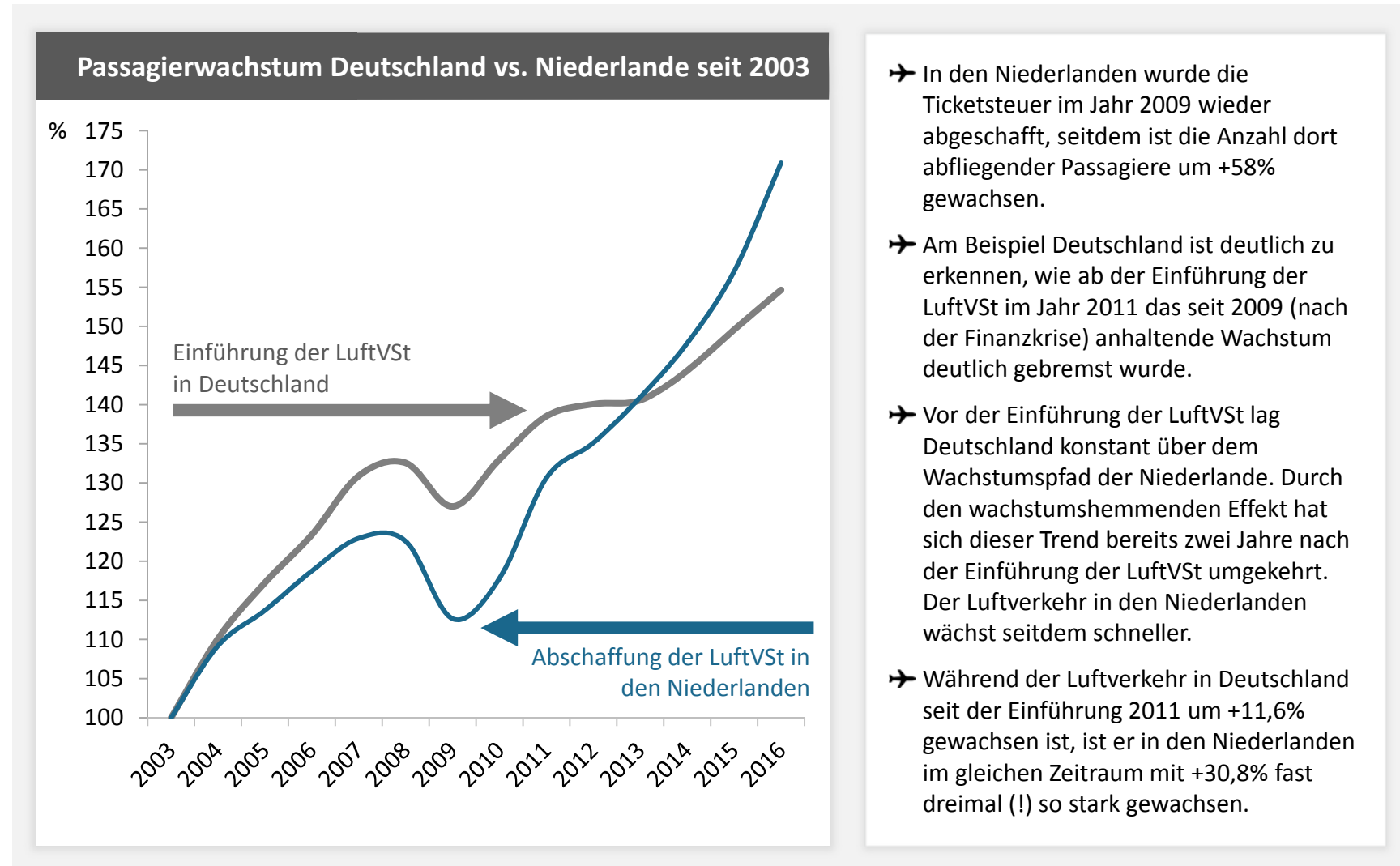
Luftverkehrswachstum an Flughafenstandorten (2016)



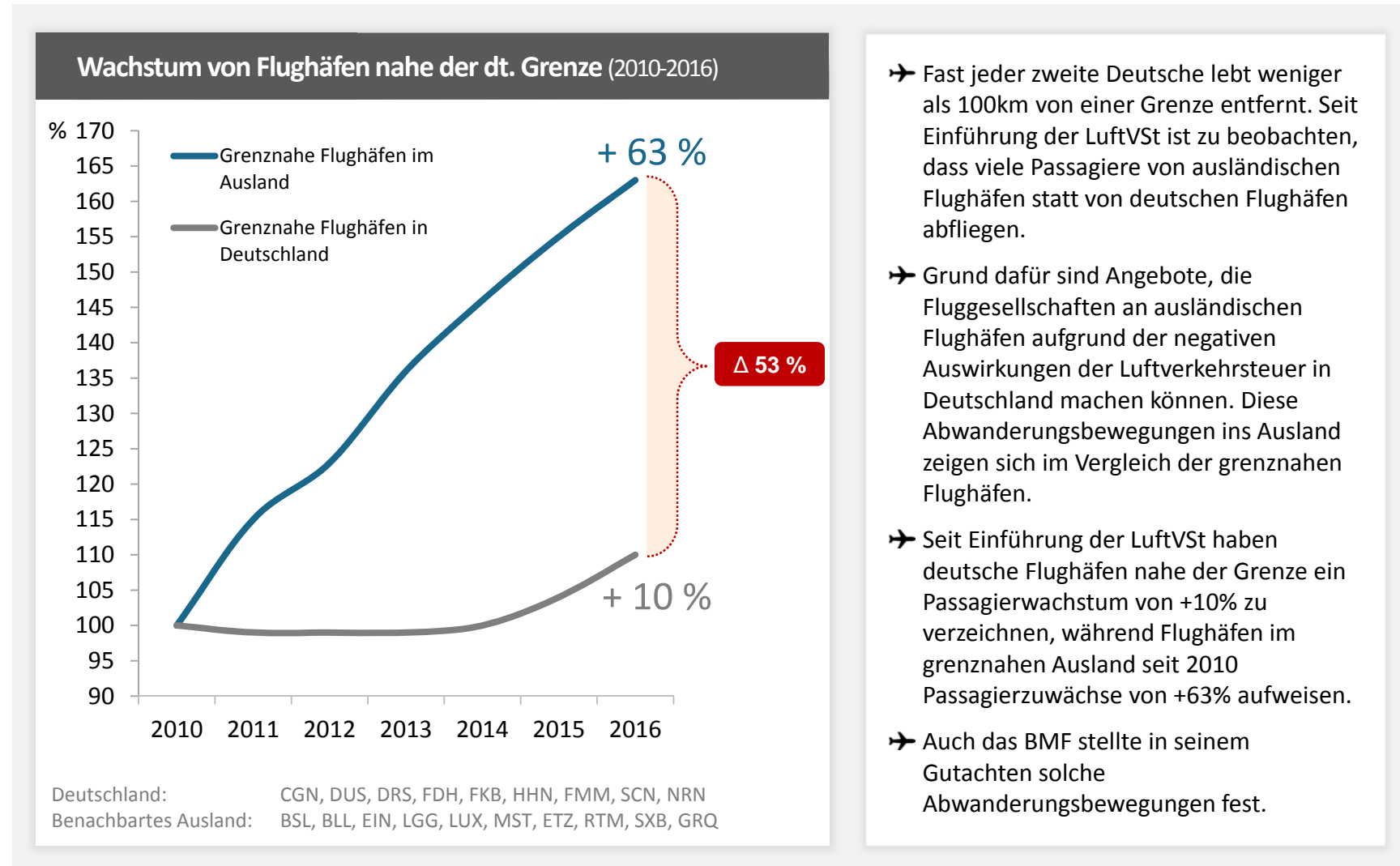
* Das verlangsamte Wachstum in Frankreich ist vor allem auf die Terroranschläge in Paris im Jahr 2015 und Nizza im Jahr 2016 zurückzuführen, welche sich negativ auf die Nachfrage im Jahr 2016 auswirkten.

- ➔ Im Jahr 2016 begrüßten deutsche Flughäfen über 223 Millionen an- und abreisende Fluggäste. Das entspricht einer Wachstumsrate von 3,3% im Vergleich zum Vorjahr. Damit liegt Deutschland im europäischen Vergleich weit hinten.
- ➔ Unter den Spitzenreitern finden sich entweder Länder ohne Luftverkehrsteuer oder Länder, in denen die Steuer gesenkt bzw. abgeschafft wurde. Ein beeindruckendes Beispiel sind hier die Niederlande, wo der Luftverkehr seit der Abschaffung der Steuer wieder überdurchschnittlich wächst.
- ➔ Deutschland und Österreich bilden hingegen die Schlusslichter im europäischen Vergleich – beides Länder, in denen im nationalen Alleingang eine Luftverkehrsteuer erhoben wird.
- ➔ Österreich reagiert nun schließlich auf diese Wachstumswahlen und wird seine Ticketsteuer Anfang 2018 halbieren.

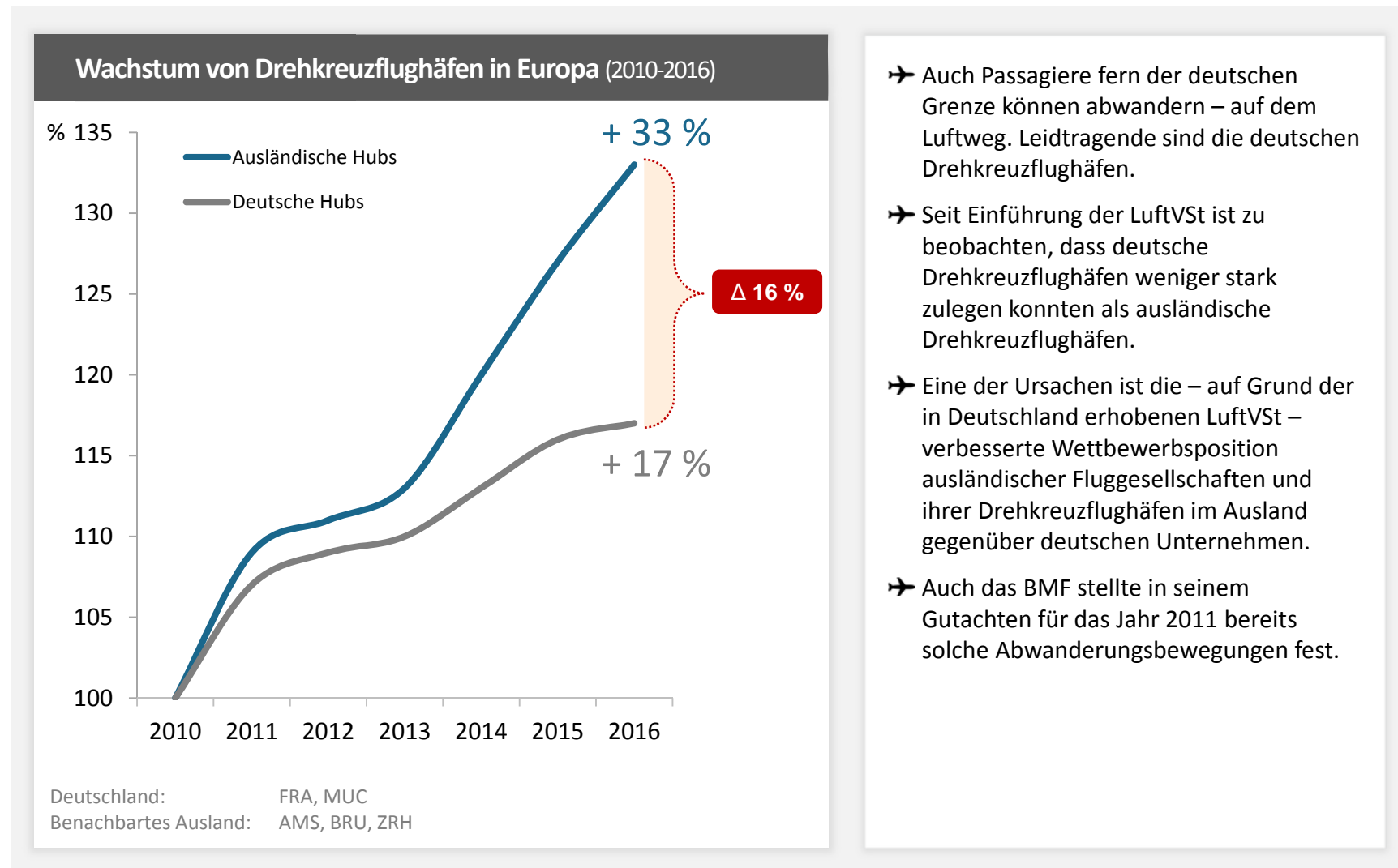
Auswirkungen auf das Luftverkehrswachstum: Der Vergleich zwischen Deutschland und den Niederlanden zeigt deutlich die negative Wirkung



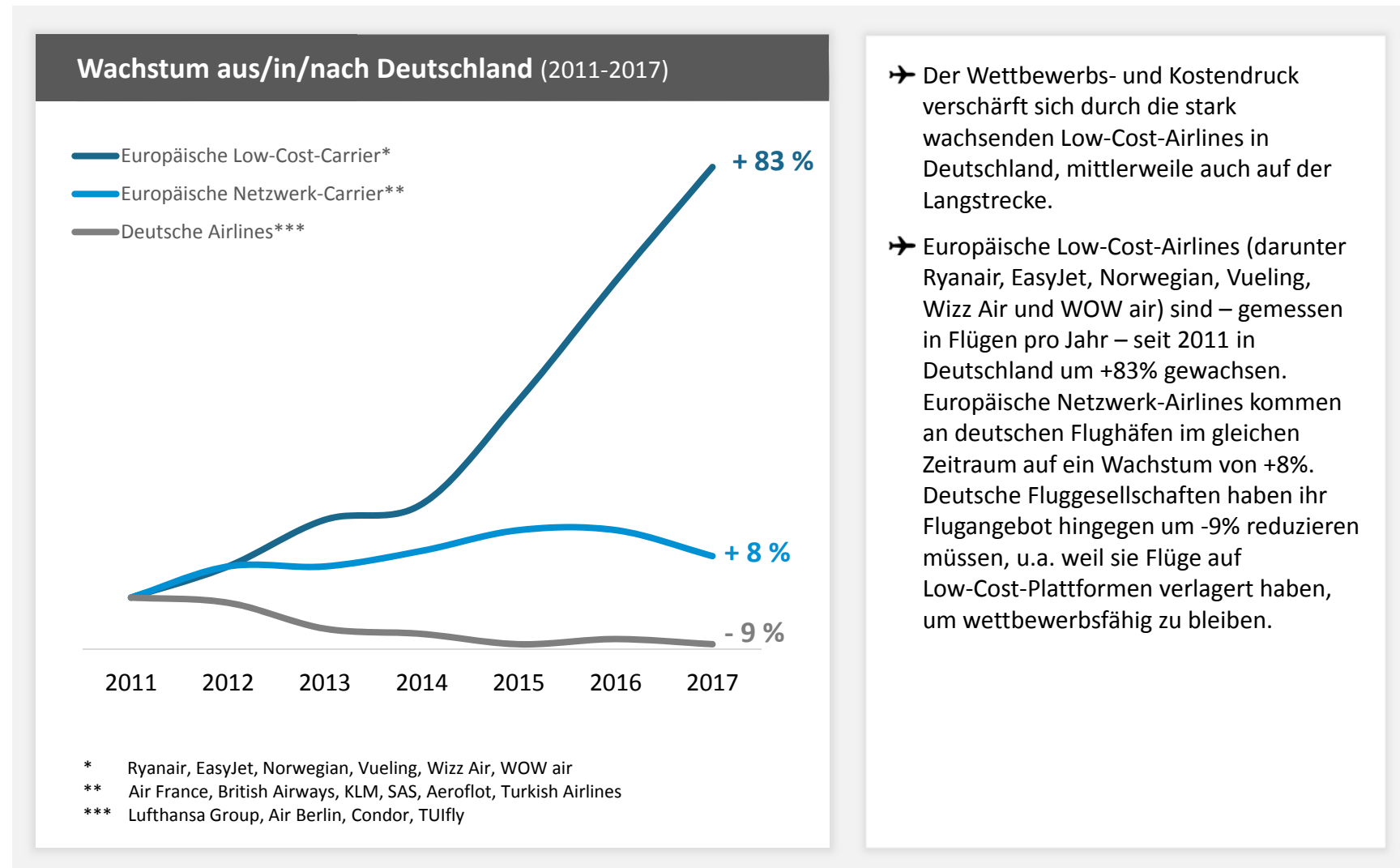
LuftVSt ist auch ein Konjunkturprogramm für grenznahe Flughäfen im Ausland zu Lasten deutscher Standorte



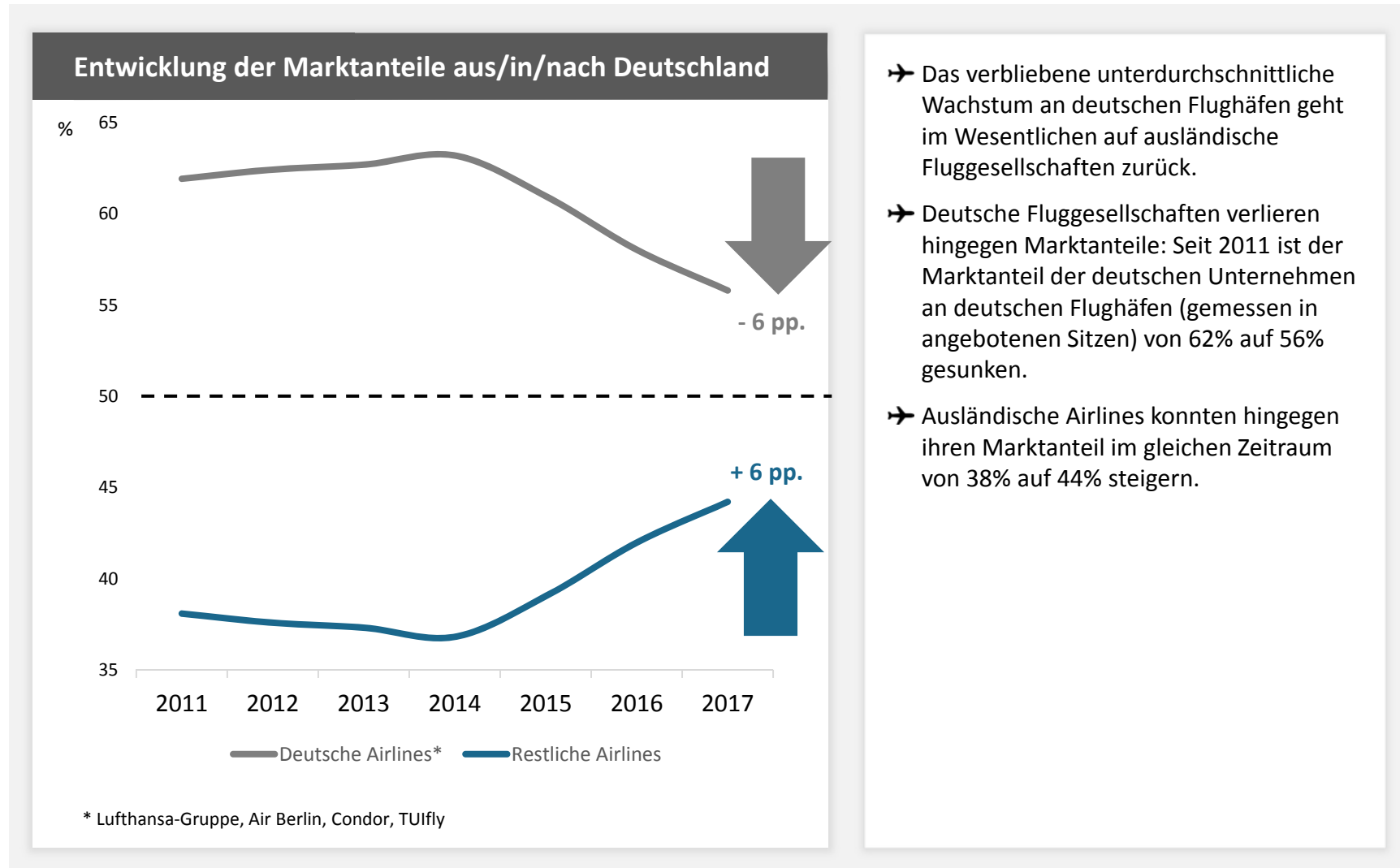
LuftVSt stärkt außerdem ausländische Drehkreuzflughäfen und verzerrt den Wettbewerb zu Lasten der Standorte in Deutschland



Die LuftVSt hemmt auch das Wachstum deutscher Fluggesellschaften an deutschen Flughäfen



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



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

Gegenwert von 3,2 Mrd. Euro: 35 moderne A320neo

3.225.000.000 €



× 35

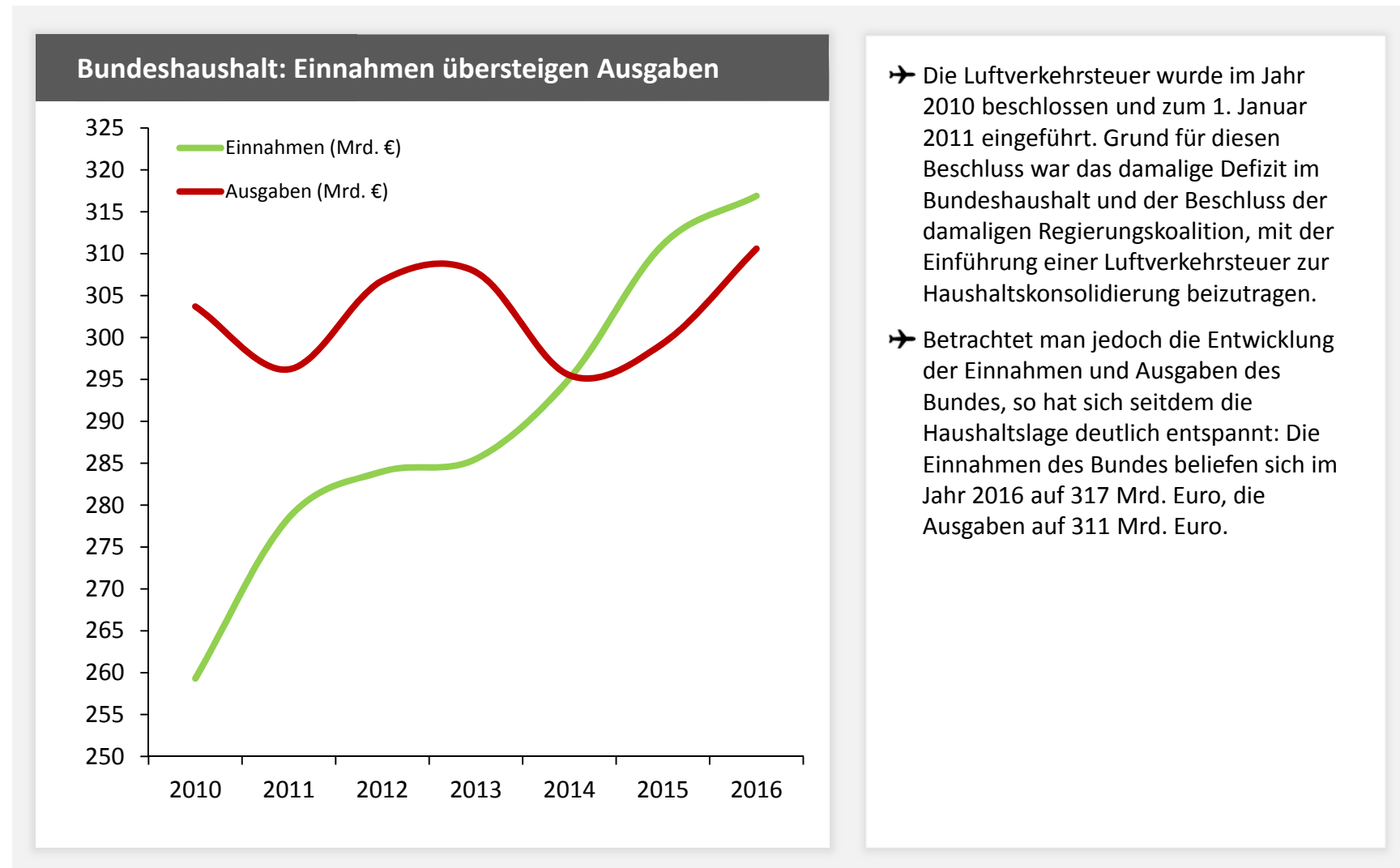
A320neo

- 15 Prozent energiesparender als Vorgängermodelle
- 5 Dezibel leiser als Vorgängermodelle (ca. ein Drittel)

- ➔ Seit Einführung der LuftVSt bis Ende 2016 haben die deutschen Unternehmen über drei 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 bereits weitere 35 Flugzeuge, z.B. des besonders sparsamen und leisen Flugzeugtyps Airbus A320neo, erwerben können (bei einem aktuellen Listenpreis von umgerechnet 91 Millionen Euro).

2. Fiskalischer Spielraum zum Abbau der LuftVSt

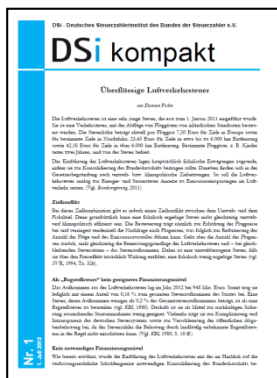
Das fiskalische Argument zur Einführung der LuftVSt besteht heute nicht mehr



Es besteht heute ein erheblicher fiskalischer Spielraum zur Abschaffung der LuftVSt

Finanzlage des Bundes hat sich gegenüber 2010 verbessert

	Veränderung	Auswirkung auf die Finanzlage des Bundes
Einnahmen des Bundes	↑	+ 57,6 Mrd. Euro
Ausgaben des Bundes	↑	+ 6,9 Mrd. Euro
Gewonnener Fiskalischer Spielraum		+ 50,7 Mrd. Euro



„Im Nachhinein wird somit deutlich, dass die Luftverkehrssteuer zur Konsolidierung des Bundeshaushalts über die Einnahmeseite nicht erforderlich war. Sie ist daher entbehrlich.“

Deutsches Steuerzahlerinstitut des Bundes der Steuerzahler Deutschland e. V.

- ➔ Der Bund erfreut sich seit 2010 aufgrund der robusten Wirtschaftsentwicklung stetig steigender Steuereinnahmen.
- ➔ Seit den Beschlüssen aus dem Sommer 2010 sind
 - die Einnahmen des Bundes um 57,6 Milliarden Euro im Jahr gestiegen,
 - die Ausgaben des Bundes dagegen nur um 6,9 Milliarden Euro gestiegen.
- ➔ Der Finanzierungsspielraum des Bundes hat sich seit Einführung der LuftVSt um 50,7 Milliarden Euro erhöht. Das fiskalische Argument aus dem Jahr 2010 zur Einführung der LuftVSt besteht somit nicht mehr.

Kontakt

Martin Kuras,
Leiter Wirtschaft & Statistik

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.
Friedrichstraße 79
10117 Berlin

Tel: + 49 (0) 30 520 077 - 130

Fax: + 49 (0) 30 520 077 - 111

martin.kuras@bdl.aero

www.bdl.aero