

Stellungnahme airberlin für die Anhörung vor dem Finanzausschuss des Deutschen Bundestages am 5.11. 2012

Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und Stromsteuergesetzes (Drsn.: 17/10744; 17/10797: hier

„Anpassungen des Luftverkehrsteuergesetzes aufgrund europarechtlicher Vorgaben sowie Entwicklungen aufgrund der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten“.

Die nachfolgenden Ausführungen sind als Ergänzung zur Stellungnahme des BDL zu betrachten und nehmen deshalb ausdrücklich nicht umfassend zu allen aufgeführten Punkten des Änderungsantrags Stellung.

A. Ausgangslage

Die Antragsteller beabsichtigen die aktuell geltenden bisher durch Verordnung festgelegten Steuersätze der Luftverkehrsteuer im Luftverkehrsteuergesetz festzuschreiben. Hintergrund sind offenbar rechtstechnische Gründe, da die Verordnung, die die Belastungen durch den Zertifikatshandel im Luftverkehr (ETS) auf die Luftverkehrsteuer teilweise anrechnet, 2013 keine Wirkung mehr entfalte. Es geht substantiell also um die Fortschreibung des Status quo aus 2012. Eine Entlastung findet hier nicht statt. Es geht darum, eine aus rechtstechnischen Gründen drohende Erhöhung zu verhindern.

B. Luftverkehrsteuer und airberlin

Die seit 2011 erhobene Luftverkehrsteuer hat airberlin in einer schwierigen Phase der Umstrukturierung getroffen. 2011 hat die airberlin group rund 165 Mill Euro an Luftverkehrsteuer zahlen müssen. In dem im mittleren und unteren Preissegment sehr wettbewerbsintensiven Markt konnte diese regulative Belastung nicht an den Kunden weitergeben werden, da bereits die stark steigenden Kerosinpreise überwältigt werden mussten. Aufgrund ihres Geschäftsmodells mit einem großen Anteil europäischer Strecken ist airberlin im internationalen wie im nationalen Vergleich in wettbewerbsverzerrender Weise von der Luftverkehrsteuer betroffen. Mit einem Anteil von 3,6 % am Umsatz ist bei airberlin die Belastung durch die Luftverkehrsteuer im Vergleich zu anderen Netzwerkcarriern überproportional hoch.

Das Konzernergebnis der airberlin verschlechterte sich im ersten Jahr der Erhebung der Luftverkehrsteuer von -106,3 Millionen Euro (2010) auf -271,8 Millionen Euro

(2011) deutlich (-155%).

Trotz der Effizienzgewinne durch das unternehmensinterne Programm „Shape and Size“ hat die Luftverkehrsteuer zusammen mit einem sehr schwierigen Marktumfeld die airberlin so stark belastet, dass eine Rückkehr zur Profitabilität nicht erreichbar war:

Dies zeigt die in der Anlage dargestellte schematische Ergebnisentwicklung (vor Steuern, EBIT) pro angebotenen Sitzplatzkilometer (ASK) bei airberlin: Trotz Kostenseigerung in Höhe von 3,5% (ohne Berücksichtigung der Kosten für Kerosin und die Luftverkehrsteuer) hätte airberlin bei einer gleichzeitigen Umsatzsteigerung um 8% noch ein positives Ergebnis von 23Cent/ASK oder insgesamt 145,1 Millionen Euro in 2011 eingefahren. Berücksichtigt man nun zusätzlich nur die gestiegenen Kerosinpreise wäre das Ergebnis leicht ins Minus gerutscht. Doch erst die weitere Berücksichtigung der Luftverkehrsteuer verdeutlicht deren massive Auswirkungen: Nunmehr verdreifacht sich der Verlust fast auf -41Cent/ASK. Der Geschäftsbericht 2011 weist entsprechend ein EBIT von -247 Millionen Euro aus.

Die Luftverkehrsteuer schlägt bei airberlin direkt in die Unternehmensbilanz durch. Die Belastung ist nicht die alleinige Ursache der Probleme, trägt aber ganz wesentlich zum negativen Unternehmensergebnis bei.

Dies hat auch dazu geführt, dass airberlin im Dezember 2011 mit Etihad einen neuen Großinvestor (29 %) aus Abu Dhabi erhalten hat. Unternehmerisch hat airberlin mit der Verkleinerung der Flotte und des Angebots reagiert: Insgesamt hat airberlin 2011 durch Streichungen und Frequenzreduktionen über 1,3 Millionen Sitzplätze vom Markt genommen.

Aktuell verschärft airberlin mit einem zusätzlichen Strukturprogramm „Turbine 2013“ die unternehmerischen Maßnahmen, um wieder profitabel zu werden.

C. Bewertung der Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes

Wir begrüßen, dass die Koalitionsfraktionen eine rechtstechnische Korrektur vornehmen wollen, um eine planwidrige Erhöhung der Luftverkehrsteuer zu verhindern. Die Korrektur ist allerdings nicht geeignet, um die negativen Auswirkungen der Luftverkehrsteuer auf die airberlin zu verringern oder zu beenden.

Ebenso bleiben die negativen volkswirtschaftlichen Effekte unberührt, die im Wesentlichen zu Einnahmeausfällen bei Ländern und Kommunen bzw. zu wachsenden Defiziten bei Verkehrsflughäfen führen, die zu Lasten ihrer öffentlichen Träger gehen.

Deswegen ist angesichts der strukturellen Krise der Luftfahrt die Streichung dieser im nationalen Alleingang beschlossenen Steuer, die die deutschen Fluggesellschaften überproportional belastet, aktuell geboten, um den deutschen Fluggesellschaften die Chance zu geben, sich erfolgreich am Markt zu behaupten.

Im Einzelnen:

In Bezug auf den steuerlichen Beauftragten gem. § 8 LuftVStG (Nummer 1 bis 3) verweisen wir auf die ablehnende Stellungnahme des BDL.

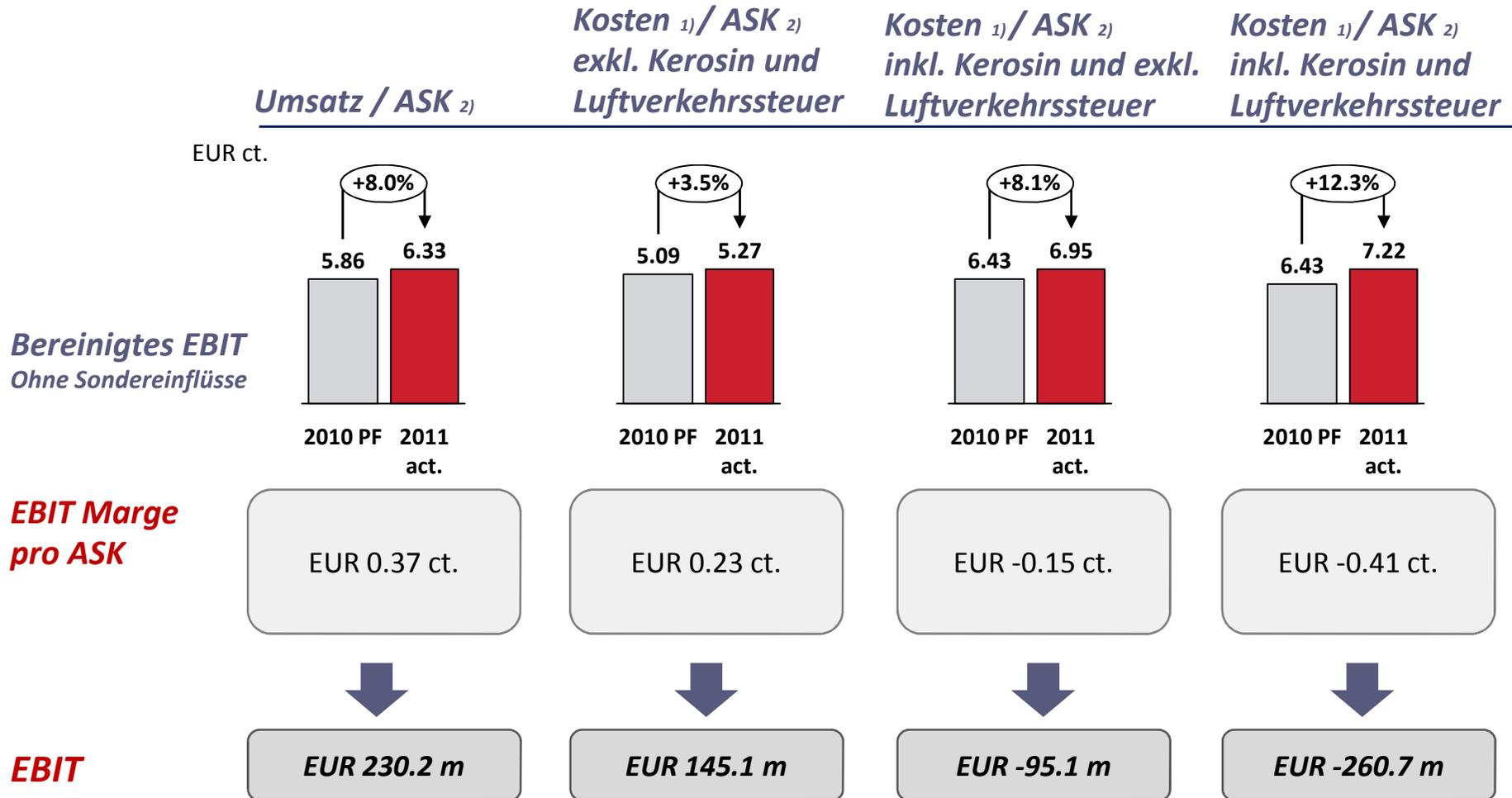
In Bezug auf den Steuersatz gem. § 11 LuftVStG (Nummer 4): Die bisherige Anrechnung der CO₂-Zertifikate erfolgte durch den Verordnungsgeber auf einer zu schmalen Bemessungsgrundlage. So wird zum Beispiel der gesamte Cargo Bereich herausgenommen, obwohl auch für Cargo Zertifikate zu erwerben sind. Diese zu schmale Bemessungsgrundlage wird auch nicht durch den geringeren als den geschätzten Zertifikatspreis ausgeglichen. Ausnahmen bei der Anrechnung von ETS hat das Luftverkehrsteuergesetz nicht vorgesehen.

Deswegen kann die Anrechnung der ETS Belastung nicht aus der fehlerhaften Verordnung ins Gesetz übernommen werden, sondern muss wie im Luftverkehrsteuergesetz selbst vorgesehen, die tatsächliche Belastung der Luftverkehrswirtschaft widerspiegeln. Legt man die Prognose der bundeseigenen KfW (KfW/ZEW CO₂-Barometer 2012) über steigende Zertifikatspreise zugrunde, müssen hier deutlich größere Belastungen angerechnet werden. (siehe Berechnungen BDL)

Berlin, 1. November 2012

Anlage: Illustrative EBIT Entwicklung im Vergleich 2010 zu 2011

Illustrative EBIT Entwicklung - Vergleich 2010 auf 2011



1) Kosten auf EBIT Level
2) Available Seat Kilometer