

21.11.12

Antrag

des Freistaates Bayern

Gesetz zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes sowie zur Änderung des Luftverkehrssteuergesetzes

Punkt 12 der 903. Sitzung des Bundesrates am 23. November 2011

Der Bundesrat möge zu dem Gesetz folgende EntschlieÙung fassen:

Der Bundesrat bedauert, dass der Deutsche Bundestag die Änderungen bei der Luftverkehrssteuer mit den Änderungen bei der Energie- und Stromsteuer verknüpft hat, die eine Fortführung der aus Wettbewerbsgründen unverzichtbaren Steuerbegünstigungen für das Produzierende Gewerbe über das Jahr 2012 hinaus sicherstellen sollen. Dadurch ist aus zeitlichen Gründen eine vertiefte Diskussion, welche gesetzgeberische Konsequenzen sich für die Luftverkehrssteuer aus dem Evaluierungsbericht ergeben sollten, den die Schweizer Beratungsgesellschaft INFRAS im Auftrag des Bundesfinanzministeriums erstellt hat, nicht möglich. Angesichts der schwierigen wirtschaftlichen Situation, in der sich der Luftverkehr in Deutschland befindet, hält es der Bundesrat für erforderlich, die Branche von der Luftverkehrssteuer zu entlasten. Er fordert die Bundesregierung daher unabhängig von der Unterstützung des Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes sowie zur Änderung des Luftverkehrssteuergesetzes auf, noch in dieser Legislaturperiode ein Gesetz zur Abschaffung der Steuer vorzulegen.

Auch wenn in der Fortschreibung des INFRAS-Gutachtens vom 9. Oktober 2012 für den Passagierluftverkehr auch im Jahr 2012 ein Wachstum von 2,7 % prognostiziert wird, findet dieses jedoch ausschließlich auf internationalen Verbindungen statt. Die Passagierzahlen im Inlandsflugverkehr werden nach Einschätzung der Gutachter dagegen um 1,7 % zurückgehen. Dass dies die Auslastung der kleineren internationalen Verkehrsflughäfen beeinträchtigt, die

mangels Funktion als internationales Drehkreuz einen höheren Anteil an Inlandsverbindungen aufweisen, liegt auf der Hand. Diese Einschätzung bestätigen auch die Monatsstatistiken des Flughafenverbandes ADV, nach denen sich das Passagierwachstum im Wesentlichen auf die sechs größten internationalen Verkehrsflughäfen konzentriert.

Mitverantwortlich für den Rückgang des innerdeutschen Passagierluftverkehrs ist vor allem auch das Low Cost Segment, in dem das Streckenangebot gegenüber dem Vorjahr nochmals deutlich reduziert wurde. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt sieht dies in seinem Low Cost Monitor 2/2012 als eine Folge der im Jahr 2011 eingeführten Luftverkehrsteuer, die bei Inlandsverbindungen auf den Hin- und Rückflug erhoben wird, so dass sie eine massive Zusatzbelastung darstellt. Gerade der Inlandsluftverkehr reagiert aufgrund niedriger Margen empfindlich auf zusätzliche Kostenfaktoren.

Dass die Luftverkehrsteuer die Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland im Jahr 2011 beeinträchtigt hat, bestätigt auch das INFRAS-Gutachten – 2 Mio. weniger Passagiere ist die ernüchternde Bilanz des deutschen Alleinganges. Diese Wachstumsdelle wird absehbar auch im Jahr 2012 nicht aufgeholt werden können. Vielmehr findet ein nach Einschätzung der Gutachter reguläres Wachstum ausgehend von einem niedrigeren Niveau statt, so dass der Schaden für den Luftverkehrsstandort bleibt.

Mittel- und langfristig führt die Luftverkehrsteuer zu einer nachhaltigen Schwächung der deutschen Luftverkehrswirtschaft, da deutsche Fluggesellschaften, bedingt durch den hohen Anteil an Abflügen von inländischen Flughäfen am gesamten Flugangebot, höher belastet werden als die ausländische Konkurrenz. Insoweit besteht ein größerer Druck zur Weitergabe dieser Zusatzkosten an die Passagiere. Ausländische Fluggesellschaften mit einem geringeren Anteil an Anflügen von inländischen Flughäfen können die luftverkehrsteuerinduzierten Zusatzkosten dagegen leichter abfangen, was ihnen einen Wettbewerbsvorteil verschafft.