



Subventionen im Luftverkehr – Überblick und Schlussfolgerungen



AGENDA

01 Was ist eine Subvention

Kurzbeschreibung / Untertitel /Inhalte

02 Subventionstatbestände

Kurzbeschreibung / Untertitel /Inhalte

03 Schlussfolgerungen

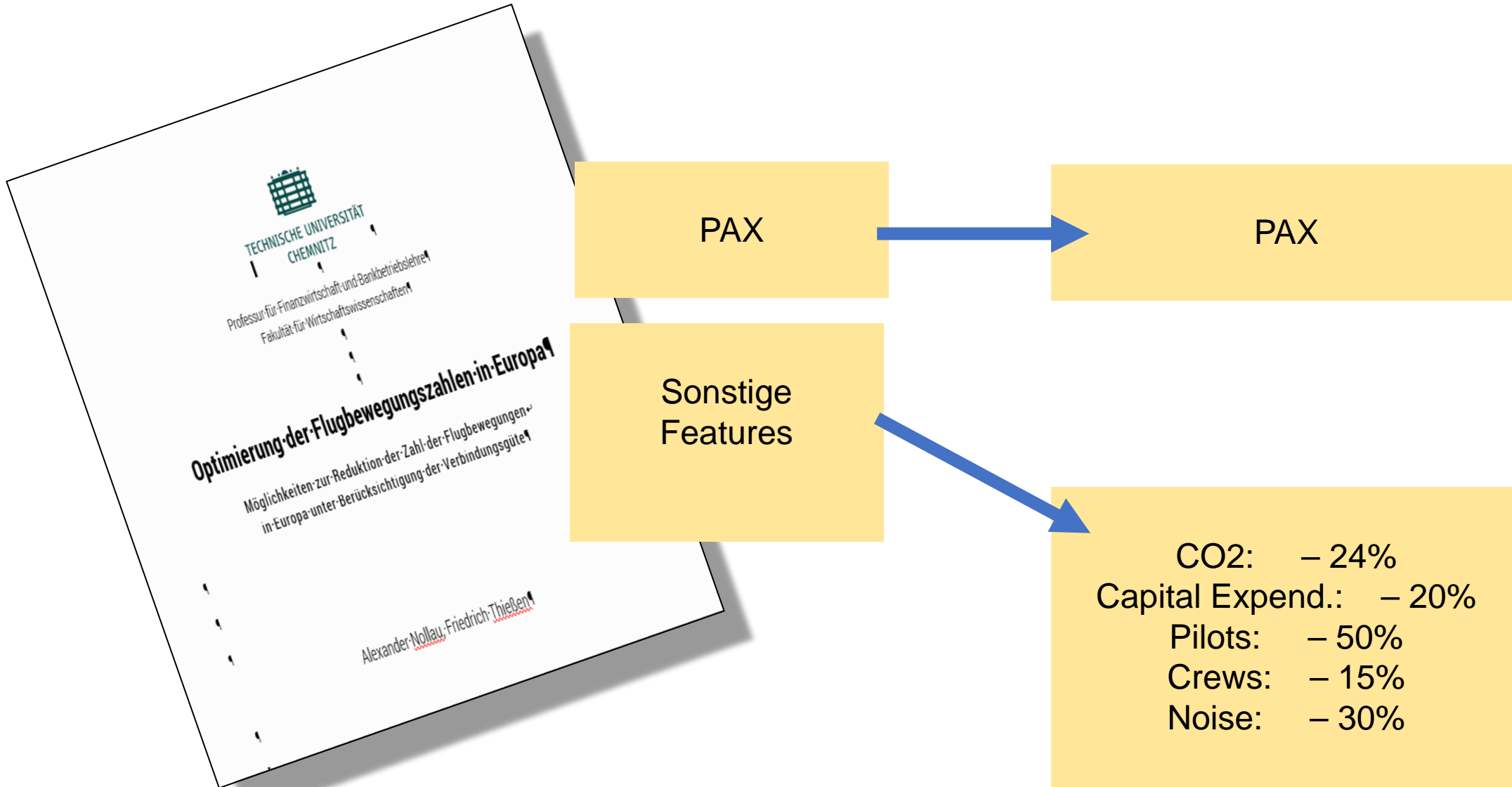
Kurzbeschreibung / Untertitel /Inhalte

Fragen zu diesem Vortrag
bitte per Chat an

Ina Hauck



Weniger Flugbewegungen – Mehr Passagiere



Herangehensweise an das Thema Subventionen

1. Aufsummierung aller Subventionen
2. Aufzeigen des Gesamtvolumens

-
- Aber: Ungleiche Größenverhältnisse in verschiedenen Segmenten
 - Februar 2020: EU-Vertreter in Bordeaux: „Wir hoffen in den nächsten Mehrjahres-EU-Haushalt **80 Mrd. Euro Hilfen** für die Luftverkehrswirtschaft einzustellen.“
 - Summierung verhindert es, Verzerrungen in verschiedenen Segmenten des Luftverkehrs zu erfassen.

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Abgrenzung Subvention – Was ist eine Subvention?

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

- „*Einseitige Übertragungen des Staates an Unternehmen*“
- „*Zuwendungen der öffentlichen Hand zur Unterstützung von Wirtschaftszweigen und Unternehmen bezeichnet*“
- Art. 92 AEUV: **Verkehr:** ... [Verkehrs-] Vorschriften in ihren unmittelbaren oder mittelbaren Auswirkungen auf die Verkehrsunternehmer anderer Mitgliedstaaten im Vergleich zu den inländischen Verkehrsunternehmern nicht ungünstiger gestalten.
- Art. 107 AEUV **Subvention allgemein...** sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, ...
- Art. 107 AEUV (2) Mit dem Binnenmarkt vereinbar sind: Beihilfen zur Beseitigung von Schäden, die durch Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse entstanden sind ... (**Corona?**)
- Art. 107 AEUV (3) Als mit dem Binnenmarkt vereinbar können angesehen werden: ... b) Beihilfen zur Förderung wichtiger Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse oder zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats;

Subventionsbegriff

Bundesregierung

- Finanzhilfen (Zahlungen)
- Steuervergünstigungen (Mindereinnahmen)
- Subventionsähnliche Tatbestände (Freibeträge etc.)

Institut für Weltwirtschaft (Kiel)

- „Alle Tatbestände, welche die Allokation der gesamtwirtschaftlichen Ressourcen verzerren.“

WTO

- Transfers, Steuervergünstigungen und die Bereitstellung von Gütern und Dienstleistungen, durch die private Unternehmen einen geldwerten Vorteil erlangen

OECD, Weltbank, Internationaler Währungsfonds

- Transfers
- Steuervergünstigungen
- Bereitgestellte Güter und Dienste
- Nicht internalisierte externe Effekte



Treib- und Schmierstoffe



Treib- und Schmierstoffe

- Kerosinsteuerbefreiung laut [UBA](#) etwa **8,1 Mrd. Euro** (UBA 2019)
[Basis: gesamte im Inland abgesetzte Kerosinmenge von 9,9 Mio. t. (2017)]
- [Bu.Reg.](#) Subventionsbericht **0,6 Mrd. Euro** (27. Subv.Bericht). *„Diese Schätzung basiert auf einem angenommenen Kraftstoffverbrauch innerhalb der Grenzen Deutschlands. Bei internationalen Flügen wird nur der deutsche Streckenanteil berücksichtigt.“*

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Historie der Kerosinsteuerbefreiung: **Der Beginn**

- USA: Auto wurde zu einem wichtiger werdenden Verkehrsmittel.
- Straßen notwendig.
- Die Besteuerung des Treibstoffes bot sich an, um die Finanzierungslasten zu schultern.
- Die erst in einem frühen Entwicklungsstadium befindliche Luftverkehrswirtschaft, die hauptsächlich Post transportierte, opponierte gegen Treibstoffsteuern. Im Ergebnis hatten 1931 von damals 46 US-Bundesstaaten 33 Steuerbefreiungen oder Refund-Regelungen für die Luftverkehrswirtschaft eingerichtet.
- Als die amerikanische Airline Pan Am Postdienste nach Südamerika aufnahm, wurde die Steuerbefreiungsidee auf die internationale Ebene gehoben.

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Historie der Kerosinsteuerbefreiung: **Die Festigung**

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

- 1928: **Havanna. Internationale Konferenz** „Pan American Convention on Commercial Aviation“.
- „so long as a contracting state shall not have established appropriate regulations“
Kapitän eines Flugzeuges wird dem Kapitän eines Schiffes in seinen Rechten und Pflichten gleichgestellt. Da Schiffe von Steuern in fremden Häfen weitgehend befreit waren, lag es nahe, dies auch für Flugzeuge zu fordern.
- 1939 “Convention concerning Exemption from Taxation for Liquid Fuels and Lubricants used in Air Traffic”. Wegen Krieg kein Ergebnis.
- Erst auf der **Chicago Convention von 1944** wurden weitere Schritte vollzogen.
 - Keine generelle Steuerbefreiung.
 - Nur die Nichtbesteuerung des bei Ankunft verfügbaren (Rest-) Treibstoffs, soweit er für den Weiterflug ins Ausland dient, wurde vereinbart.

Kerosinsteuerbefreiung: Die Mutlosigkeit

- „Bermuda-Agreement“ von 1946 (Vorbild eines bilateralen Luftverkehrsabkommens)
- Keine generelle Steuerbefreiung. Gast-Airlines durften nur nicht schlechter behandelt werden als die jeweiligen nationalen Airlines.
- Da aber in den USA die meisten Bundesstaaten Treibstoff für den Luftverkehr von Steuern ausgenommen hatten, entwickelte sich die Usance, international auf Steuern zu verzichten.
- **Gesetzliche Regelung der Nichtbesteuerung erstmals bei Gründung der EWG 1957!**
- Nach der Liberalisierung des Luftverkehrs begann die EU Ende der 90er Jahre davon abzurücken.
- Artikel 8(7) der Direktive 92/81/EEC verpflichtete die Kommission bis 1997 die Steuerbefreiung vor dem Hintergrund der negativen externen Effekte und Umweltschäden des Luftverkehrs einer Revision zu unterziehen.
- März 1997 wurde COM(97)30 verabschiedet, welcher in Artikel 13 die Ausnahmen für Treibstoffsteuern für den Luftverkehr zwar für internationalen und Intra-Community-Luftverkehrstransport bestätigte, aber nur so lange, wie „internationale Verpflichtungen“ diese Regelungen erzwingen. Bilaterale Vereinbarungen zwischen EU-Mitgliedsländern „mit“ Steuern wurden erlaubt.



Kerosinsteuerbefreiung: **Wenig Kraft**

- Die EU nahm Gespräche mit ICAO auf, um eine möglichst einheitliche internationale Linie zur Kerosinbesteuerung zu erreichen. Dies führte aber zu keinen positiven Ergebnissen.
- Die EU beschloss daraufhin die **Ratsdirektive 2003/96/EC** vom 27. Oktober 2003. Darin war die Möglichkeit für Mitgliedsländer, Kerosinsteuern für nationale Flüge und internationale Flüge im **bilateralen Einvernehmen** zu erheben, enthalten.

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Steuererhebungsprinzipien

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Allgemeine Prinzipien der Steuererhebung. Diese Prinzipien sind

- *Gleichmäßigkeit*: Steuerpflichtige sollen nicht ungleich behandelt werden
- *Bestimmtheit*: Die Steuererhebung soll nicht mit Willkür verbunden sein
- *Bequemlichkeit* und *Billigkeit*: Die Steuer soll kostengünstig erhoben und bequem bezahlt werden können

Zu diesen klassischen Prinzipien kommen zwei weitere Prinzipien hinzu:

- *Leistungsfähigkeit*: Anpassung der Steuer an die Leistungsfähigkeit der Steuerzahler
- *Wohlfahrtsmaximierung*: Vermeidung von Fehlallokationen von Ressourcen durch ressourcenkostende Umgehungsmaßnahmen der Steuerpflichtigen

Mehrwertsteuer



Mehrwertsteuer

- In Europa ist der grenzüberschreitende Luftverkehr von den Mehrwertsteuern der beteiligten Länder befreit. Einige Länder besteuern den inländischen Luftverkehr. Dazu gehört Deutschland.
- Laut UBA **4,2 Mrd. Euro** Mindereinnahmen 2017.
- Die Mehrwertsteuerbefreiung des grenzüberschreitenden Luftverkehrs wird im Subventionsbericht der Bu.Reg. nicht aufgeführt.
- Das Europäische Mehrwertsteuersystem beruht auf dem Grundsatz, dass auf Dienstleistungen eine allgemeine Verbrauchsteuer erhoben wird.

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Weitere Komponenten der Mehrwertsteuerbefreiung

(ersetzt fehlenden Vorsteuerabzug der steuerbefreiten Airlines)

Die aktuelle MWStSysRL der EU sieht in Titel IX Kapitel 7 bestimmte Steuerbefreiungen bei grenzüberschreitenden Beförderungen vor. Laut Art. 148 sind folgende Umsätze von der Steuer befreit:

- *e) die Lieferungen von Gegenständen zur Versorgung von Luftfahrzeugen, die von Luftfahrtgesellschaften verwendet werden, die hauptsächlich im entgeltlichen internationalen Verkehr tätig sind;*
- *f) Lieferung, Umbau, Reparatur, Wartung, Vercharterung und Vermietung der unter Buchstabe e genannten Luftfahrzeuge, sowie Lieferung, Vermietung, Reparatur und Wartung von Gegenständen, die in diese Luftfahrzeuge eingebaut sind oder ihrem Betrieb dienen;*
- *g) Dienstleistungen, die nicht unter Buchstabe f fallen und die unmittelbar für den Bedarf der unter Buchstabe e genannten Luftfahrzeuge und ihrer Ladung erbracht werden.*

Dies bedeutet, dass bestimmte Arbeiten an Luftfahrzeugen steuerbefreit sind.

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Zukunft der Mehrwertsteuer im Luftverkehr:

- Die Bundesregierung formuliert:

„Es gibt keine völkerrechtlich verbindlichen Regelungen, die einer Aufhebung der Steuerbefreiung entgegenstehen“ .

- Wie könnte ein Ende der Mehrwertsteuersubventionen aussehen?
- Dies hat 2019 das UBA skizziert:

„Für die Mehrwertsteuerbefreiung des internationalen Luftverkehrs ist eine EU-weite Lösung sinnvoll, um einheitliche Rahmenbedingungen für die Verkehrsträger zu schaffen und Wettbewerbsverzerrungen durch Abwanderung von Passagieren zu vermeiden.“

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Fluglärm



Fluglärm

Nicht internalisierte externe Effekte

Der Schutz der Menschen vor Fluglärm ist unzureichend.

- Grenzwerte in vielen Ländern liegen über den WHO-Empfehlungen.
- Entschädigungen entsprechen nicht den Marktwerten der Schäden
- Schutzmaßnahmen wie Siedlungsbeschränkungen werden unzureichend durchgesetzt.

-
- 2017 bei Großflughäfen in Deutschland über 55 dB L_{den} : 815.000 Betroffene.
 - Für die EU als Ganzes wurde eine Zahl von rund 4 Mio. Lärmbetroffenen oberhalb von 55 dB L_{den} ermittelt.
 - Die WHO setzt die Gesundheitsgefährdungsgrenze bei 45 dB L_{den} an. Zahl der Lärmbetroffenen nicht bekannt.

Fluglärm und ADV

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

ADV:

- *„Die deutschen Verkehrsflughäfen nehmen das Thema Fluglärm und den umfassenden Schutz der Anwohner sehr ernst.“*
- *„Die ADV-Flughäfen engagieren sich seit Jahrzehnten dafür, Fluglärm zu reduzieren und die Bevölkerung vor Lärmbelästigung zu schützen. Sie realisieren, unterstützen und fördern zahlreiche Fluglärmschutzmaßnahmen.“*

In Deutschland ist die Zahl der Lärmbetroffenen oberhalb von 55 dB L_{den} zwischen 2017 und der letzten davorliegenden Messung von 2012 um 10,5% angestiegen.

Quelle: UBA, 2019, Umweltschonender Luftverkehr, S. 42.

Fluglärm – Zukunft

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

- WHO Empfehlung L_{DEN} -Wert von 45 dB und ein L_{night} -Wert von 40 dB.
- Das UBA hat Vorschläge im Hinblick auf eine Lärmkontingentierung gemacht. Sie zielen auf eine ganzheitliche Sicht des Lärmproblems. „*Es wird eine Art der Belastungsdeckelung angestrebt*“.

-
- Aerospace Europe Conference AEC2020 in Bordeaux im Februar 2020.
 - **Vertreter von Rolls Roys: Zeigte, dass verschiedene Techniken, mit denen man Schalldrücke ausgehend von Flugzeugkörpern, Flügeln und Triebwerken verringern könnte, von den Airlines nicht nachgefragt oder nachgerüstet würden. Die zulässigen Lärmgrenzwerte lägen oberhalb dessen, was moderne Triebwerke schafften. Lärmabhängige Komponenten in Flughafengebühren sind zu niedrig. Deshalb sei die Bereitschaft, Kompromisse zugunsten weiterer Lärminderung einzugehen, gering – so der Vertreter von Rolls-Royce.**

Flugsicherung



Flugsicherung und Flugverfahren

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Flugverfahren

- Art und Weise, wie Flugzeuge bei Start, Landung und im Reiseflug in großen Höhen betrieben werden und sich bewegen.

Flugroute

- Geographische Orte, die Flugzeuge während des Fluges erreichen.
- „Dreidimensionale Pfade“ der Flugreise.
- Trajektorie eines Fluges.

Flugsicherung und Flugverfahren

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

- Soweit Flugverkehrskontrollstellen vorhanden sind, müssen nach §33 der LuftVO Piloten die vorgeschriebenen Flugverfahren einhalten.
- Die Flugverfahren werden durch das **Bundesaufsichtsamt für die Flugsicherung** (BAF) per Verordnung festgelegt. Fachliche Vorarbeit übernimmt die **Deutsche Flugsicherung GmbH** (DFS). Dabei wird sie durch die örtlichen Fluglärmkommissionen beraten.
- Einzige Gesellschafterin ist die Bundesrepublik Deutschland vertreten durch das BMVI. Die DFS GmbH übernimmt „*Durchführungsaufgaben*“ der Flugsicherung, während das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung die staatliche „*Aufsichtstätigkeit*“ innehat.

Flugverfahren **Handlungsalternativen**

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Folgende Handlungsalternativen sind verfügbar:

- Veränderung des **Höhenprofils** eines Fluges,
- Veränderung des **lateralen Profils** (Umfliegung von Siedlungsgebieten),
- Gezielte und **wechselnde Routennutzung**,
- Veränderung von **Anflug- und Steigparametern** (kontinuierlicher Sinkflug, Steilstartverfahren).

Abwägung:

- Lärm- und Umweltschäden
- Laterales oder Höhenprofil (Flugzeit, Kosten)
- Sonstiges (Sicherheit)



Nicht internalisierte
externe Effekte

Flugsicherung und Flugverfahren

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

- DFS: keine bekannte Abwägung. Einseitige Bevorzugung der Luftverkehrsinteressen.
- UBA: Keine direkte Beteiligung der Öffentlichkeit an der Festlegung der Flugverfahren durch Durchführungsverordnungen zur Luftverkehrsverordnung.
- Bei verfügbaren alternativen Flugverfahren:
 - keinerlei Regularien bezüglich der Verteilung,
 - DFS bestimmt die Nutzung autonom.
 - Keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).
 - DFS und BAF legen die Flugverfahren selbst fest.

Deutsche Flugsicherung Einseitigkeit

Das Einzelfreigabeproblem:

- UBA: *„Es ist jedoch problematisch, wenn sich in der Praxis des Flugbetriebs Einzelfreigaben derart häufen, dass sich zusätzliche faktische Flugrouten herausbilden. Durch eine solche Verwaltungspraxis der Flugverkehrskontrollstellen werden die Funktion und der Sinn und Zweck der rechtsstaatlich gebotenen planerischen Abwägung bei der Festlegung von Flugverfahren durch deren systematische Nichtanwendung in Frage gestellt.“*

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Deutsche Flugsicherung - **Interessenverquickung**

- Der Vorsitzende der Geschäftsführung der Deutschen Flugsicherung ist derzeit zugleich Präsident des größten Lobbyverbandes der Luftverkehrswirtschaft, BDL.
- Erstaunliche Vergütung der Geschäftsführung der DFS:
- Die erfolgsunabhängige Komponente des Vorsitzenden betrug 2017 0,35 Mio. Euro, die variable Komponente 0,18 Mio. Euro, zusammen 0,53 Mio. Euro. Der Stand der Pensionszusagen des Vorsitzenden betrug Ende 2017 1,04 Mio. Euro, was bei einem Dienstbeginn 2013 etwa 200.000 Euro p.a. ausmacht.
- **Forderung: Bundesvereinigung gegen Fluglärm sollte einen Platz im Aufsichtsrat der DFS GmbH fordern.**

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Deutsche Flugsicherung als Subventionsinstrument der Bu.Reg.

Entscheidungsvorlage des Bundes:

„Die Flugsicherungsgebühren [sollen] durch eine Erhöhung des Stammkapitals der Deutschen Flugsicherung GmbH weiter gesenkt werden“.

Das Gegenteil ist der Fall: Mehr haftendes Stammkapital führt zu höheren Kosten!

- Subventionierung kleiner Flughäfen geplant durch Verzicht auf Flugsicherungsentgelte.

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Flughafenentgelte



Flughafenentgelte

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

- Das Luftverkehrsgesetz regelt in §19b Entgelte für (alle) Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem, Beleuchten, Starten, Landen, Abstellen von Luftfahrzeugen sowie dem Abfertigen von Fluggästen und Fracht.
- Art. 15 ICAO-Abkommen: „The users shall ultimately bear their **full and fair share of the cost** of providing the airport” und “the cost to be allocated is the full cost of providing the airport.”
- EU 2009 Richtlinie über Flughafenentgelte: „*Dem ICAO-Rat zufolge ist ein Flughafenentgelt eine Abgabe, die eigens dazu bestimmt ist und erhoben wird, um die **Kosten** für die Bereitstellung von Einrichtungen und Dienstleistungen für die Zivilluftfahrt zu decken“*

Flughafenentgelte – diverse Incentive-Programme

- Streckenförderung
- Risikoübernahme (Landegebühren nach PAX und nicht pro Flug)
- Quersubventionierung
 - Frachtsubventionierung
 - Kurzstreckensubventionierung
 - Umsteigersubventionierung
 - Nachtflugsubventionierung
 - Subventionierung mit Non-Aviation-Leistungen
 - Bodenabfertigungsdienste

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Flughafenentgelte – Beschränkung des Wettbewerbs durch Bu.Reg.

Zahl der Wettbewerber für Bodenverkehrsdienste nach BADV:

- Für die meisten Flughäfen lautet die *maximale* Zahl von Anbietern „zwei“.
- Flughafeneigener Anbieter hohe Marktanteile (Hamburg 95%, Hannover 77%, Stuttgart 80% und in Köln 79%).

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Verspätungen



Verspätungen

- Verspätungen mindern die **Qualität einer versprochenen Reiseleistung**.
- Als wichtigste Ursachen wurden unrealistische Flugpläne, zu geringe Ressourcen (Flugzeuge, Wartung, Crews) und zu dichte Slots an Flughäfen ausgemacht.
- Verspätungen in den Abend- und Nachtstunden belasten **Flughafenanrainer**, weil sie für Nachtstörungen nicht angemessen entschädigt werden.
- **Systematische Verspätungsstrategien** möglich durch **laxe Sanktionierung**

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Verspätungen: **einige Zahlen**

- Forbes (2008) zeigt für die USA, dass eine Verspätungsminute für die Reisenden einen Wert von **1,42 USD** hat.
- Gayle und Yingma kommen 2018 zum Ergebnis, dass Reisende im Mittel bereit sind, für die Vermeidung von Verspätungen **1,56 USD** pro Minute zu bezahlen.
- US Airlines entschädigen einer anderen Studie zufolge Reisende mit rund 45 USD pro Stunde Verspätung. Das sind **0,75 USD/Minute**.
- Ball et al. 2010 mit Daten für 2007, dass die direkten Verspätungskosten im US-Luftverkehr **29 Mrd. USD** betragen, von denen **17 Mrd. USD** die Passagiere tragen.

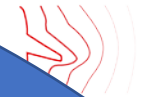
Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Planungssicherheit





Stabilität und Verlässlichkeit

ADV: Flughäfen sind „auf verlässliche Rahmenbedingungen angewiesen“ und fordert „Betriebsgenehmigungen müssen langfristig Bestand haben“.

- Die **Luftverkehrswirtschaft** pocht auf Planungssicherheit für langfristige Investitionen in Flughäfen und Flugzeuge.
- Die **Anwohner** pochen auf Planungssicherheit wegen Investitionen in Immobilien und soziale Kontakte.
- **Geltendes Recht:** Veränderungsinteressen von Verkehrsunternehmen haben ein hohes Gewicht. Planungssicherheit der Anwohner vermindert.
- Parallel reguliert er deren **Entschädigungsansprüche**, wenn Verkehrsunternehmen zu ihrem Nachteil wachsen, auf niedriges Niveau.

Nicht internalisierte
externe Effekte

Flughäfen



Flughäfen

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Investitionshilfen,

- die als (i) Eigenkapitaleinbringung, (ii) Gesellschafterdarlehen oder mittels (iii) Kreditbürgschaften vorgenommen werden.

Zuschüsse zum laufenden Betrieb (Betriebsbeihilfen)

- Sie erfolgen häufig in der Form (i) der Übernahme einzelner Kostenkomponenten (Feuerwehr, Sicherheitsdienste, Flugsicherung), (ii) des Verzichtes auf Zinsen und Dividenden für eingebrachtes Kapital oder (iii) der Verlustübernahme.

Negative externe Effekte

- Eine dritte Form der Subventionierung besteht darin, dass belastete Anwohner nicht marktgerecht entschädigt werden müssen (fehlende Internalisierung negativer externer Effekte).

Flughäfen

- Übernahmen von Aufgaben wie Flugsicherung und Sicherheitsdiensten
- Übernahme der Feuerwehrkosten
- Übernahme von Schulden
- Eigenkapitalgewährung auch in Situationen, in denen nicht mit Verzinsung und Rückzahlung des eingebrachten Kapitals gerechnet wird (verlorener Zuschuss)
- Lasch durchgeführter Private Investor Test
- Verzicht auf eine angemessene Kapitalverzinsung
- Verbilligte Darlehen, z.B. durch regionale Förderbanken
- Bürgschaften zum Erhalt verbilligter Darlehen am Finanzmarkt
- Verlustübernahme mittels Gewinnabführungsvertrag
- Umwandlung von Darlehen in Kapitalbeteiligungen
- Indirekte Flughafenförderung durch Förderung von Airlines z.B. durch Ticketzuschüsse, Marketingbeihilfen etc.

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Flughäfen

EU-Beihilferichtlinie.

- Ab 2024 Betriebsbeihilfen untersagt.
- Investitionsbeihilfen noch erlaubt.

Es wird geschätzt, dass mehr als die **Hälfte der rund 460 Flughäfen in der EU** auch auf längere Sicht noch Zuschüsse für ihren laufenden Betrieb benötigen.

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an

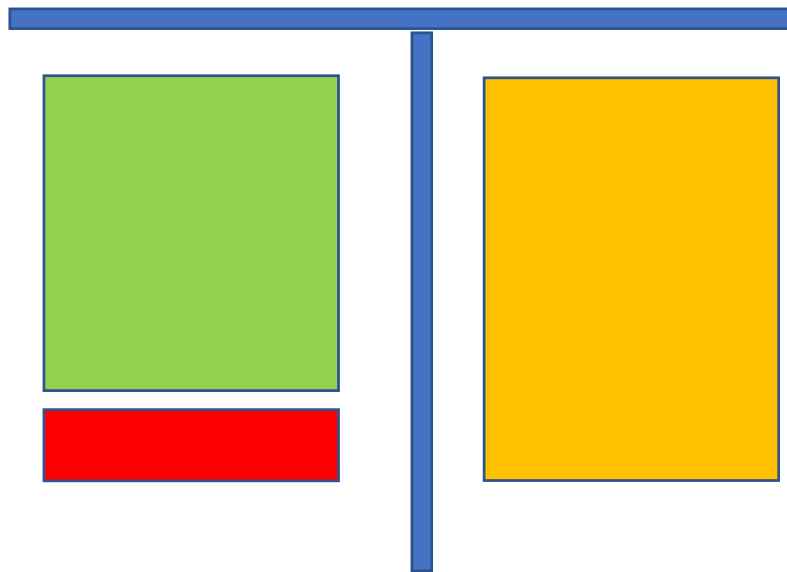


Ina Hauck

GuV (jährlich)

Einnahmen

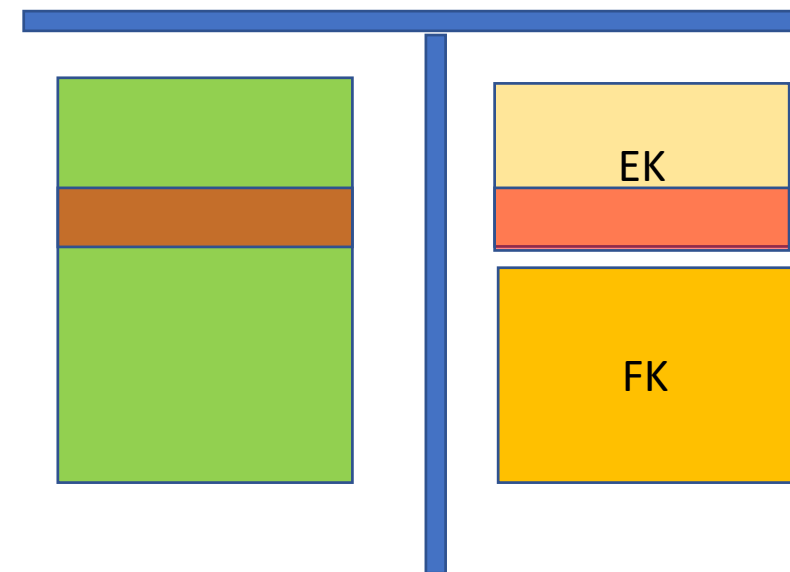
Ausgaben



Bilanz (Stichtag)

Aktiva

Passiva



Flughäfen - Werksfeuerwehren

- Muss der Steuerzahler die Flughafenfeuerwehren bezahlen?
- „Eine **Werkfeuerwehr** ist in Deutschland eine Feuerwehr, die im Sinne des Gesetzes nicht öffentlich ist. Das Aufstellen bzw. Einrichten einer Werkfeuerwehr kann zum einen eine gesetzliche Auflage aufgrund der besonderen Gefahrensituation in einem Betrieb sein oder auch eine freiwillige Einrichtung eines Betriebs, der sich davon eine kürzere Eingreifzeit der Einsatzkräfte im Gegensatz zur öffentlichen Feuerwehr erhofft.“

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Flughafenmanagement

- Hilfsturbinen
- Triebwerktests
- Vorfeldfahrzeuge

- Probleme: Feinstaub, Lärm, Kerosinverbrauch

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Regulierungskontrolle



Regulierungskontrolle

- Wenn die Einhaltung von Vorschriften nicht geprüft wird, kann dies subventionsähnliche Folgen auslösen.
- Unternehmen können unentdeckt gegen Regulierungen verstoßen.
- Regularien werden witzlos.

Beispiele:

- Prüfung der Flughafenentgelte. Prüfer: *„Für einen Außenstehenden ist das Vorgehen des Flughafens bei der Kostenrechnung aus den Konsultationsunterlagen nicht nachprüfbar“.*
- *„Wir haben hier keine Controller“* oder *„Wir sind auf eine gewisse Ehrlichkeit des Flughafens angewiesen“* oder *„Wir haben weder die Mittel noch den Anspruch, die Aufgabe eines Bilanzprüfers wahrzunehmen“* sind typische Aussagen.
- Private Investor Test (nur anfängliche lasche Prüfung; keine spätere Wiederholungsprüfung)



Infrastruktur



Infrastruktur

- Staat kann nur Infrastruktur errichten, die sich langfristig amortisiert.
- OECD warnt vor zu viel nicht amortisierter staatlich bezahlter Infrastruktur.
- „Daseinsvorsorge“ zumeist nicht zutreffend.

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Hersteller



Hersteller

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Airbus, Boeing, Dornier, Bombardier.

- EU: Es sei Ziel, im Luftverkehr „*global leadership*“ zu erreichen angesichts
- „*fierce competition from both established and emerging rivals*“. Deshalb müsste die
- „*competitiveness of European industry*“ erhalten und gestärkt werden.
(Quelle: Flightpath 2050)
- „*Balanced regulatory framework*“
(Quelle: lightpath 2050)
- „*Streamlined certification processes*“ mit einer „50%-igen Kostenreduktion“; 2012, d.h. vor 737-Max-Desaster.

Forschung



Forschung

- Förderung von “*Flagship-projects and -programmes*“ sowie
- „*the whole innovation process from basic research to full-scale demonstrators*“.

Anmerkung: Grundlagenforschung kann staatlich sein, anwendungsnahe Forschung nicht.

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Airlines



Airlines – Formen der Hilfen

Kapitalmaßnahmen

Zuschüsse zum laufenden Betrieb

„unkonventionelle“ Maßnahmen

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Airlines – Formen der Hilfen

- Eigenkapital,
- „Überbrückungskredite“
- nicht rückzahlbare Gesellschafterdarlehen
- Bürgschaften
- Grundstückseinbringungen
- Insolvenzverfahren nach Chapter 11 mit Entschuldungswirkung
- Verbilligte Flughafengebühren
- Zuschüsse für die Durchführung von Flügen
- verbilligter Einkauf bei Staatsunternehmen (Emirates)
- Kapitalmaßnahmen (nach Aufzehrung des EK durch langjährige Verluste)
- Entgelt für Regionalwerbung (Ryan Air, Straßburg)
- Staffelung von Flughafengebühren zugunsten einer Airline

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Luftverkehrsabkommen



Luftverkehrsabkommen

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

- Durch „*Flughafenentgelte, Flugsicherungsgebühren, Luftverkehrsabkommen und Betriebszeiten ... soll eine veränderte Wahl des Umsteigeflughafens zugunsten der deutschen Drehkreuze*“ bewirkt werden.
- Das würde „*die deutschen Netzwerkfluggesellschaften in besonderem Maße*“ stärken.

Gefälligkeitsgutachten



Gefälligkeitsgutachten

- Gefälligkeitsgutachten sind Schriftstücke, welche Zielen eines Auftraggebers verpflichtet sind und zu diesem Zweck von Fakten und objektiven Tatbeständen abweichende Inhalte haben.
- Die tatsächlichen Eigenschaften einer Situation werden verzerrt wiedergegeben.
- Die Genehmigung von Projekten auf Basis von Gefälligkeitsgutachten kann subventionsähnliche Folgen haben, weil die Allgemeinheit ein schlechteres Verhältnis von Vorteilen und Lasten tragen muss, als es den Anschein hat.

Oxford Economics

- *“We can creatively apply economic principles to nearly any issue.”^^*

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an



Ina Hauck

Ein Gefälligkeitsgutachter war **ehrlich**

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an




Ina Hauck

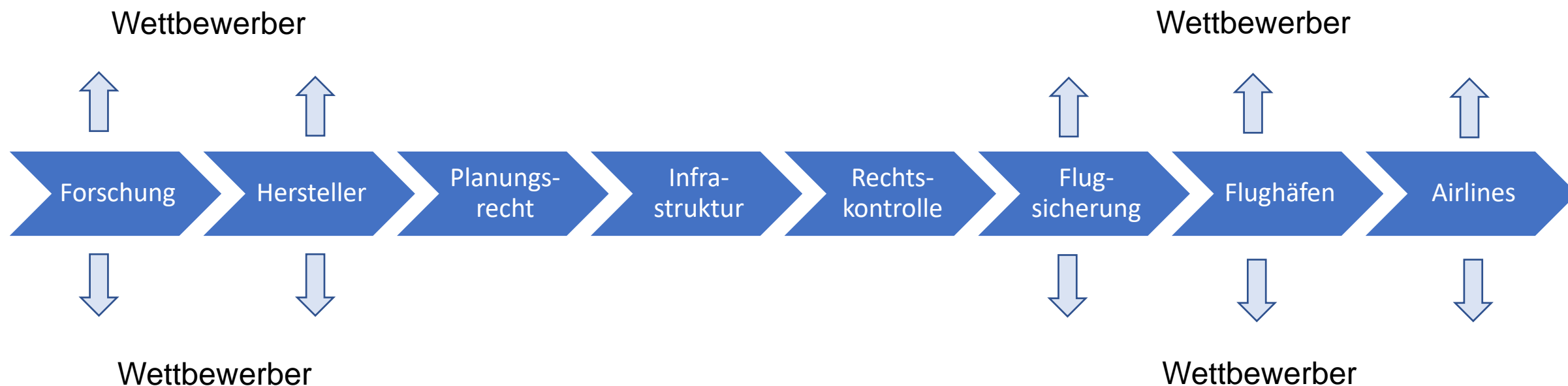
*„Mein Gutachten ist ausschließlich für den Auftraggeber bestimmt und enthält Aussagen,
welche andere Leser für deren Zwecke in die Irre führen könnten.“*

Das Subventionssystem in der Gesamtschau

- Gefälligkeitsgutachten
- Verspätungen und Entschädigungen
- Luftverkehrsabkommen

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an 

Ina Hauck



Die Medaille mit ihren zwei Seiten

Google, Facebook, Twitter, Amazon, Microsoft


- Ja, das geht. Wir können von amerikanischen Firmen abhängig sein.

Luftverkehr

- Nein, das geht nicht. Wir brauchen unbedingt eine eigene nationale Luftverkehrsgesellschaft, die groß und bedeutend sein muss.
- Auf diesem Gebiet müssen wir subventionieren, was das Zeug hält.

Das Subventionssystem in der Gesamtschau

- Gefälligkeitsgutachten
- Verspätungen und Entschädigungen
- Luftverkehrsabkommen

Fragen zu diesem Vortrag
wenden Sie bitte per Chat an 
Ina Hauck

Vielen Dank

