



The Impact of Levies on Air Transport Sustainability

Paul Steele

**SVP Member and External
Relations & Corporate Secretary**





The Impact of Levies on Air Transport Sustainability

Paul Steele

**SVP Member and External
Relations & Corporate Secretary**



In one year of commercial aviation...

3.1 billion
passengers

36.4 million
flights

5.7 trillion
passenger kilometres

49,871
routes served

Aviation: an economic engine



Economy

\$2.4 trillion
global GDP supported

3.4%
of global GDP

21st largest
economy, if industry
were a country

Aviation: world trade

\$6.4 trillion
value of cargo
handled by airlines

35%
of world trade
by value

0.5%
of world trade
by volume



Economy

Aviation and tourism



Economy

52%
of international
tourists travel by air

35 m
jobs in tourism
rely on aviation

\$807 bn
in tourism-generated
GDP from aviation

Taxes & Levies – an increasing burden

↗ Taxes & charges are constantly increasing

- ↗ In number of charges and amounts

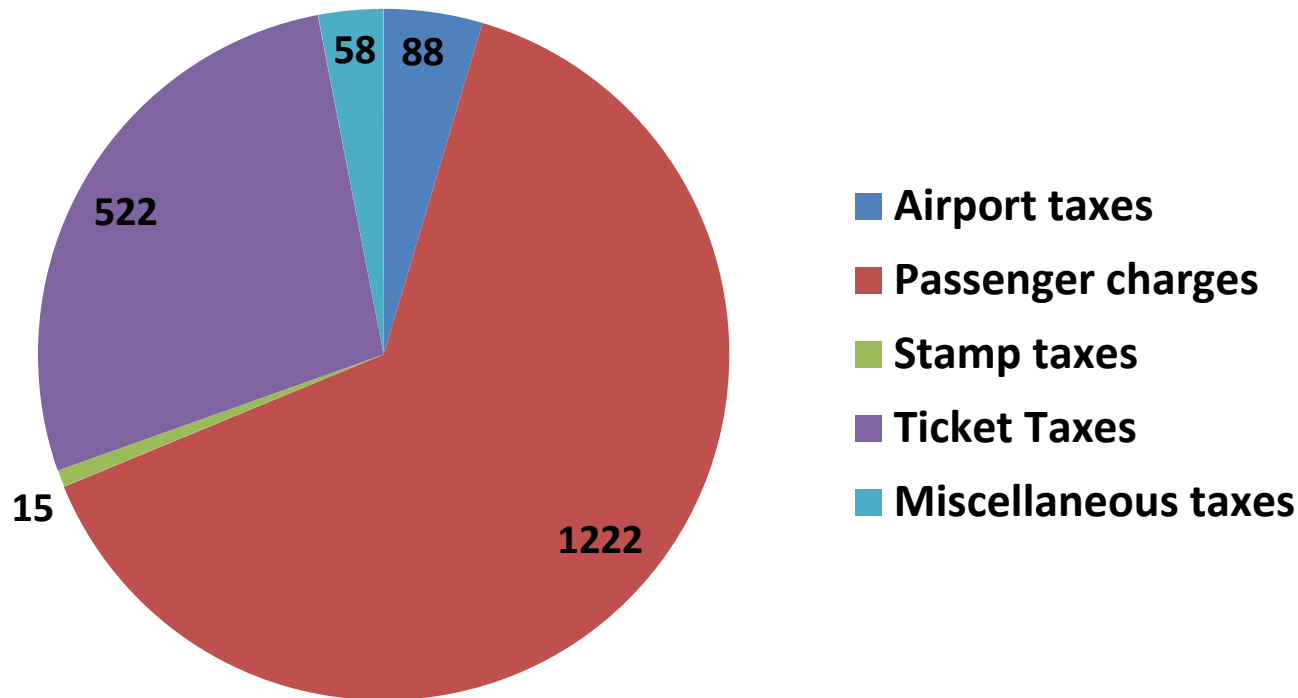
↗ Not only ticket taxes but also other charges

↗ Many states are ignoring ICAO Policy:

- ↗ Doc 8632 Policies on Taxation in the Field of International Air Transport

- ↗ Doc 9082 – Policies on Charges for Airports and Air Navigation Service

↗ Taxes Charges and Fees types



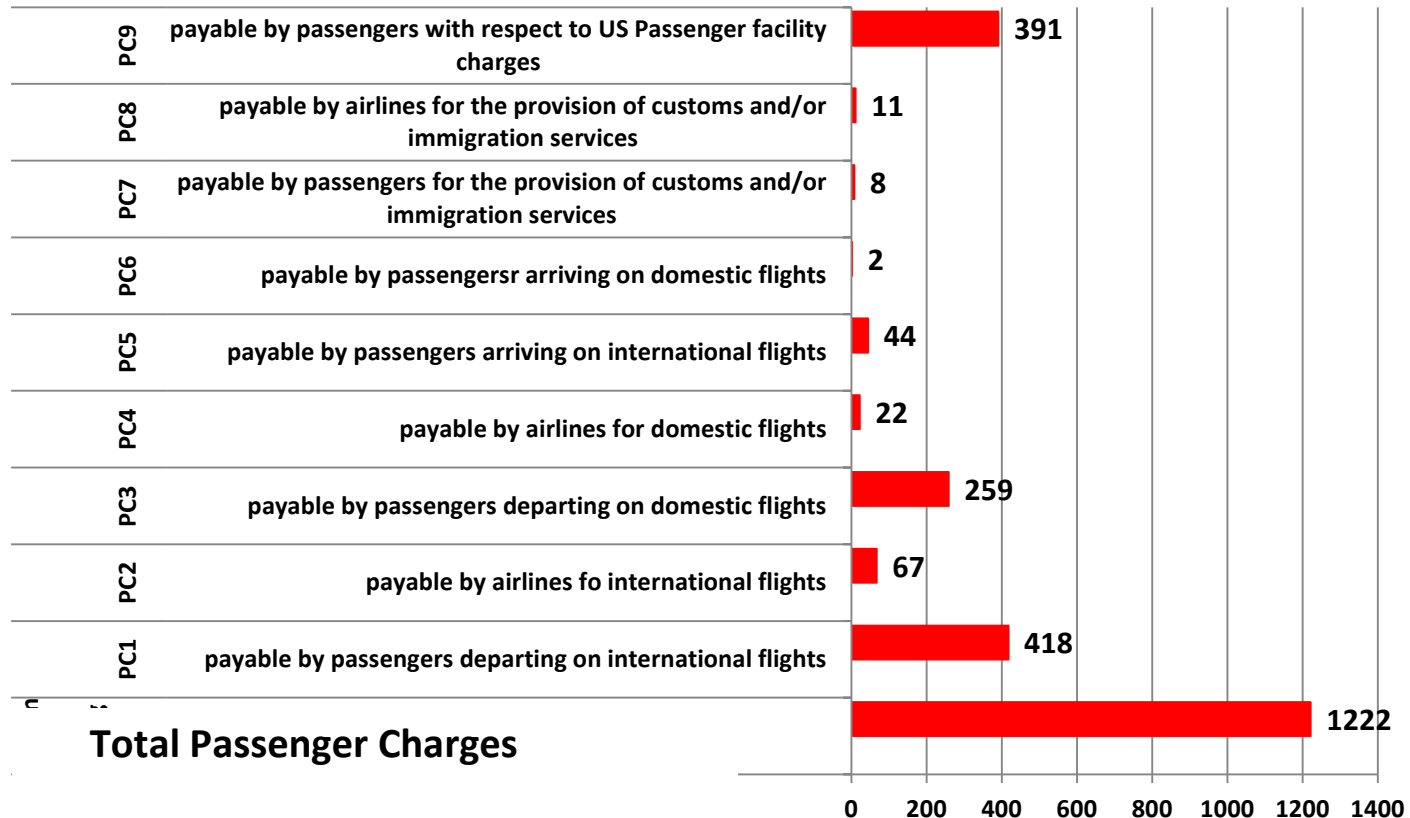
Grand total = 1,905 TFC Types

Source: IATA Ticket Tax Box Service

➤ Airport Charges

Airport Taxes		88
AT1	Payable by passengers for international departures	58
AT2	Payable by passengers for domestic departures	26
AT3	payable by passengers at an airport at the time of arrival	4

Passenger Charges



➤ Stamp Taxes

Stamp Taxes					15
ST1	For international travel/transportation				10
ST2	For domestic travel/transportation				5

↗ Ticket Taxes

Ticket Taxes							522
TT1	For international travel						309
TT2	For domestic travel						213

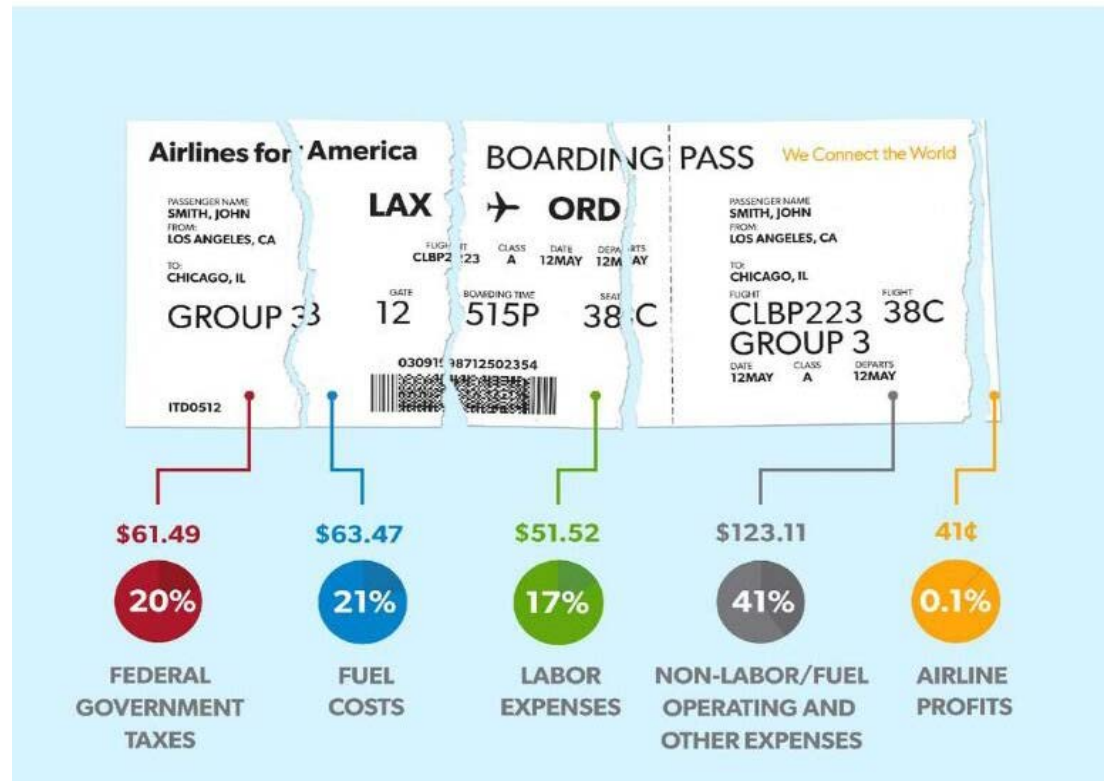
➤ Miscellaneous Taxes

Miscellaneous taxes	58
MT1 taxes which do not correspond to any classifications	58

HOW DO THESE TAXES IMPACT THE PRICE OF A TICKET?

Federal taxes constitute \$61 – or 20% – of the price of a typical \$300 domestic round-trip ticket.

Higher taxes raise costs. Increases in the cost of air travel often result in decreases in travel demand and air service, which harms consumers through upward pressure on fares and fewer markets being served, slows economic growth and negatively impacts jobs.



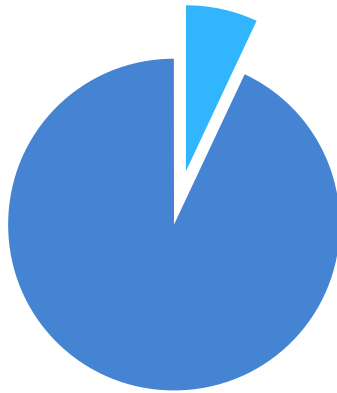
Airlines for America
We Connect the World

HOW HAVE THESE TAXES CHANGED OVER THE YEARS?

The tax burden on a typical \$300 round-trip ticket has nearly tripled since 1972.

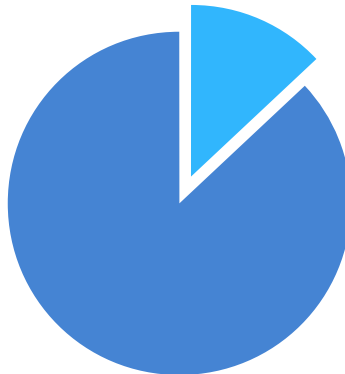
1972 Taxes

7% (\$22)*



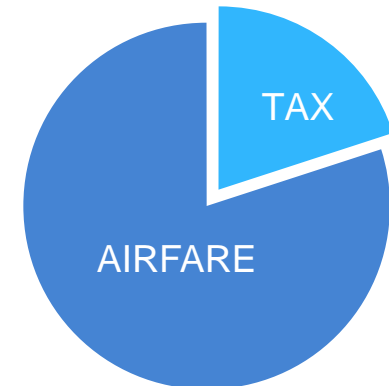
1992 Taxes

13% (\$38)*



2013 Taxes

20% (\$61)*



FACT: Despite the tax burden, commercial aviation supports 10 million U.S. jobs and 5 percent of our nation's gross domestic product. Every 100 airline jobs help support some 360 jobs outside of the airline industry.

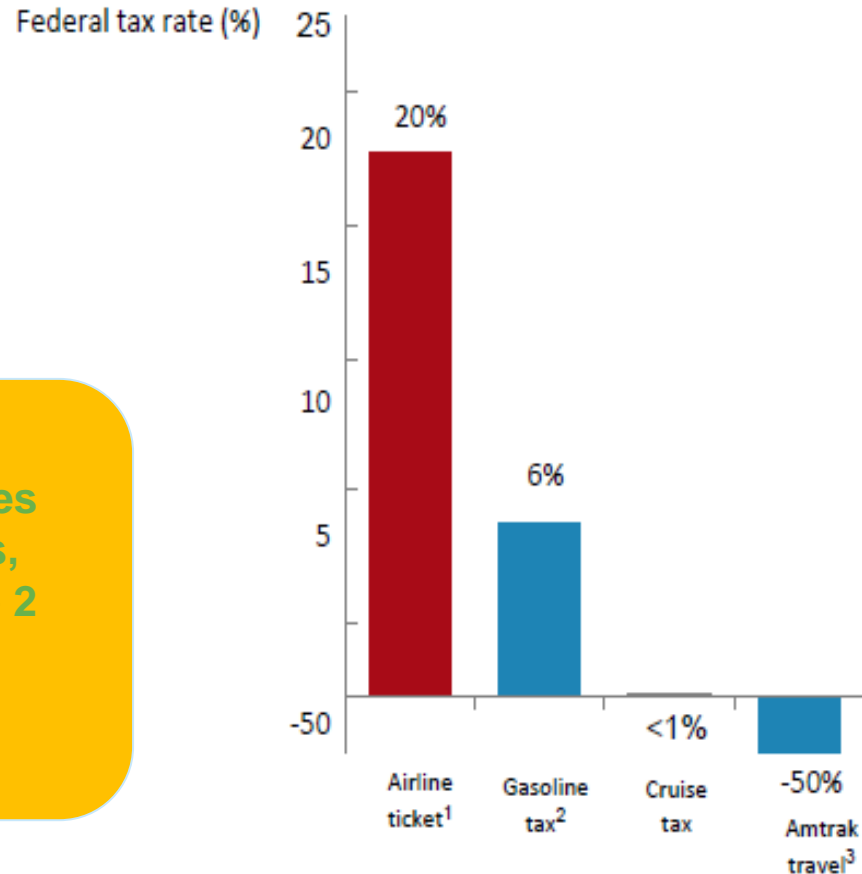


Airlines for America
We Connect the World

HOW IS AIR TRAVEL TAXED COMPARE TO OTHER MODES OF TRANSPORTATION?

Air travel is taxed at considerably higher rates than cars, cruises or trains.

Did you know the U.S. Government Accountability Office (GAO) estimates that for every \$1 increase in air fares, passenger travel decreases by up to 2 percent, or approximately 8 million fewer domestic trips, lowering total industry revenue by over \$1 billion.



Airlines for America
We Connect the World

1. Sample itinerary assumes one-stop domestic round trip with maximum passenger facility charge (PFC) per airport; total ticket price includes taxes
2. Federal tax percentage (18.4 cents per gallon gasoline, 24.4 cents per gallon diesel) based on June 27, 2012 prices (including state and federal taxes of \$3.69/gallon diesel)
3. US government has suggested investments in high speed rail infrastructure while increasing airfare taxation (PFC and security fees); consists of 2011 net loss margin which is funded by federal government; 15% excise tax pre-1962

Myths on Aviation & Taxation

- Aviation is under-taxed
- Aviation taxes are luxury taxes
- Aviation taxes are (at least partly) paid by foreigners
- Aviation taxes can be used fund development policies
- Aviation taxes are cheap & easy to collect
- Aviation taxes as environment/sin taxes

Evidence of Passenger Leakage

sur in ihrem Amtssitz zusammen.

Weil während der langen Beratungen noch eine Milliarde Euro für den Haushalt fehlte, zog Finanzminister Wolfgang Schäuble (CDU) einen alten Plan seines Ministeriums hervor: den für eine Luftverkehrsabgabe, zu entrichten für jeden Passagier, der in Deutschland mit einem Flugzeug abhebt.

Binnen Monaten brachte die Regierung ein Gesetz zustande, das Ende 2010 in Kraft trat. Noch heute laufen die deutschen Airlines gegen diese Steuer Sturm. Auch US-Konkurrenten reichten Klage ein. Bislang ohne Ergebnis.

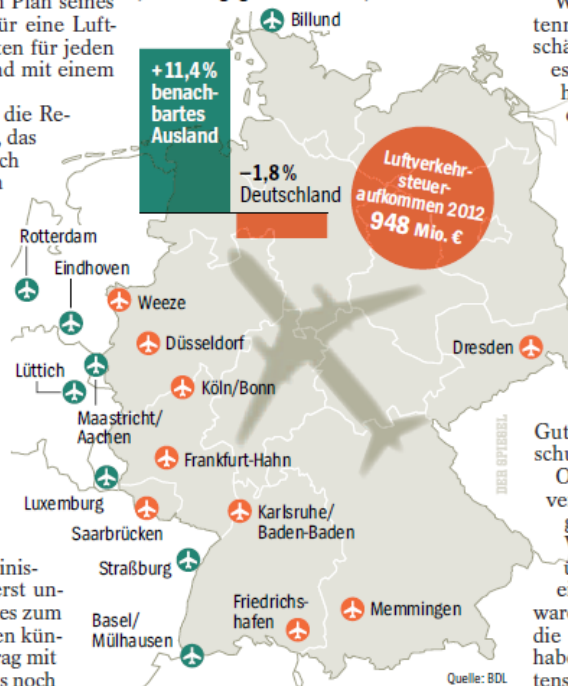
Nun aber sorgt ein Gutachten für Unruhe in der Regierung. Es sollte die Vereinbarkeit der Abgabe mit dem Völkerrecht abklären. „Die Luftverkehrsteuer ist rechtswidrig“, heißt es darin. Das Ministerium ist gegenteiliger Meinung. Das Peinliche: Es hat die Studie selbst in Auftrag gegeben.

Das Ergebnis war den Ministeriellen offensichtlich äußerst unangenehm. Und damit wird es zum Politikum. Denn die Beamten kündigten kurzerhand den Vertrag mit dem Autor und stampften das noch nicht ganz fertiggestellte Gutachten kurz vor Ostern ein.

Der Eklat zwischen Elmar Giemulla, Professor für Luftverkehrsrecht aus Berlin, und den Ministeriumsbeamten dürfte

Grenznahe Flughäfen

Passagieraufkommen, Veränderung 1. Halbjahr 2013 gegenüber 1. Halbjahr 2012



Ursprünglich hatten sich Schäubles Beamte erhofft, aus dem Bundesverkehrsministerium juristische Schützenhilfe

Doch schon der Flug etwa von Lufthansa oder Air Berlin ins Ausland dürfe nicht besteuert werden, befand der Rechtsgelehrte.

Was tun mit einer so lästigen Expertenmeinung, die vor Gericht natürlich schädlich wäre? Zunächst versuchten es die Beamten mit einer Kritik an handwerklichen Schwächen. „Methode und Nachweisführung“ entsprechen noch nicht dem, „was wir uns von einem wissenschaftlichen Gutachten versprochen hatten“, mäkelte ein Regierungsdirektor in einer E-Mail an Giemulla.

Der erklärte dagegen, ihm sei „durchaus bewusst, dass einige Positionen“ des Gutachtens „die Interessenlage“ des Finanzministeriums nicht unterstützten. Aber er könne seine Argumentation nicht ändern. Das sei er seinem Ruf als wissenschaftlicher Gutachter mit über 30 Jahren Erfahrung schuldig.

Offiziell lässt das Finanzministerium verlauten, zum Zeitpunkt der Kündigung sei erkennbar gewesen, „dass die Vorstellungen der Vertragsparteien über die Art und den Umfang der vereinbarten Leistungen nicht konform waren“. Gegenüber dem Professor wird die Behörde allerdings deutlicher. Man habe von Giemulla erwartet, dass er „intensiver und unter Einbeziehung der Betrachtungsweise“ des Auftraggebers die Rechtslage erörtere, schrieb ein Ministerieller am 17. April.

Jetzt habe man, so notierte der Beamte, kein „schlüssiges Gesamtgutachten“, das

The Role of Cost/Benefit Analysis

- Cost/benefit analysis is vital
 - Gives clear results
- Important to take a holistic view
- Linkages to wider economy
- Good examples exist:
 - Dutch Ministry of Infrastructure and the Environment
 - PWC in the UK
- Recognition that aviation taxes do more harm than good