

## A. Problem und Ziel

Auch der Flugverkehr soll in die Mobilitätsbesteuerung einbezogen werden, um Anreize für umweltgerechteres Verhalten zu setzen. Bei der Besteuerung sind ökologische Belange zu berücksichtigen.

Während durch die Belastung mit der verbrauchsorientierten Energiesteuer für alle anderen Verkehrsträger ein Anreiz zum energiesparenden Einsatz von Kraftstoffen gegeben ist, ist der gewerbliche Luftverkehr hiervon befreit. Diese Steuerbefreiung ist im Wesentlichen Ergebnis der durch europarechtliche Vorgaben und internationale Abkommen gesetzten Rahmenbedingungen. Die zeitnahe Einführung einer Kerosinsteuer auf internationaler Ebene erscheint unrealistisch.

## B. Lösung

Es wird eine maßvolle Luftverkehrsteuer eingeführt. Für die Bemessungsgrundlage ist die Entfernung des Zielflugplatzes vom inländischen Abflugplatz maßgeblich.

## C. Alternativen

Keine

## D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

### 1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Steuermehr- / -mindereinnahmen

(Steuermehr- (+) / -mindereinnahmen (-) in Mio. Euro)

Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung <sup>1)</sup>	Kassenjahr			
		2011	2012	2013	2014
Bund	+1.000	+1.000	+1.000	+1.000	+1.000

<sup>1)</sup> Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten

Die Haushalte der Länder und Kommunen sind von dem Gesetzentwurf nicht betroffen.

### 2. Vollzugaufwand

#### 2.1 Bund

Es handelt sich um eine neue Aufgabe, die bei der mit der Durchführung betrauten Bundesfinanzverwaltung (Zoll) zu personellem und sächlichem Mehraufwand führen sowie die Erstellung einer IT-Anwendung erfordern wird. Der Aufwand wird derzeit im Einzelnen ermittelt und bis zur Aufnahme dieses Gesetzesvorhaben in den Entwurf eines Haushaltsbegleitgesetzes 2011 näher bestimmt.

#### 2.2 Länder und Kommunen

Keiner

## **E. Sonstige Kosten**

### a) Kosten für die Wirtschaft

Den Luftverkehrsunternehmen entstehen durch die Einführung der Luftverkehrsteuer zusätzliche Kosten von insgesamt 1 Mrd. Euro. Mittelständische Unternehmen mit weniger als 500 Mitarbeitern sind davon ebenfalls betroffen. Jedoch werden durch die Steuerbefreiung für Rundflüge und Inselverkehre die in diesem Sektor tätigen, meist mittelständischen Unternehmen, nicht belastet. Es ist davon auszugehen, dass die Luftverkehrsteuer regelmäßig auf die Flugpreise aufgeschlagen und somit direkt an den Fluggast weitergegeben wird. Für die Luftverkehrsunternehmen entsteht durch die Einführung einer Luftverkehrsteuer insbesondere ein einmaliger – mit nicht unerheblichem Aufwand verbundener – Anpassungsbedarf der vorhandenen organisatorischen Abläufe und IT-Anwendungen. Die Höhe dieser Kosten ist im Einzelnen nicht quantifizierbar. Es ist jedoch damit zu rechnen, dass diese im Einzelfall (insbesondere abhängig von einer manuellen oder automatisierten Verarbeitung der Geschäftsvorfälle) bis zu mehreren Hunderttausend Euro betragen können. Es ist zu erwarten, dass auch diese Kosten direkt an den Fluggast weitergegeben werden. Hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit und der Verdienstmöglichkeiten deutscher Luftverkehrsunternehmen und Flugplätze sowie der damit verbundenen Wirtschaftszweige werden keine wesentlichen Veränderungen erwartet. So werden Drehkreuzflughäfen in ihrer Drehkreuzfunktion durch die Luftverkehrsteuer kaum belastet, da Transit-/Transfer- und inländische Zubringerflüge von der Besteuerung ausgenommen sind. Ausweichreaktionen von Passagieren auf grenznahe Flughäfen im benachbarten Ausland und damit Verluste von Marktanteilen in Deutschland tätiger Luftverkehrsunternehmen und Flugplatzbetreiber können nicht vollständig ausgeschlossen werden. Jedoch dürfte wegen der moderaten Belastung durch die Steuersätze der Luftverkehrsteuer in Höhe von 8 Euro, 25 Euro und 45 Euro die Motivation zu solchen Ausweichreaktionen gering sein und sich dadurch nicht wesentlich auswirken.

### b) Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau

Die zu erwartende Überwälzung der Luftverkehrsteuer auf die Flugpreise wird unmittelbar Auswirkungen auf die Einzelpreise für Flugreisen haben. Es ist davon auszugehen, dass die Luftverkehrsunternehmen, die jeweils von ihnen für den Abflug des Fluggasts zu entrichtende Steuer, auf den Ticketpreis aufschlagen. Insbesondere im Bereich der so genannten Billigfluggesellschaften kann die Steuer so einen erheblichen Anteil des Gesamtflugpreises ausmachen. Änderungen von Einzelpreisen anderer Dienstleistungen sind nicht zu erkennen. Unmittelbare Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau oder das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

## **F. Bürokratiekosten**

Es werden Informationspflichten für

### a) Unternehmen eingeführt / vereinfacht / abgeschafft

Anzahl: 9 / 0 / 0

betroffene Unternehmen: je nach Regelung unterschiedlich (im Einzelnen siehe allgemeine Begründung)

Häufigkeit / Periodizität: je nach Regelung unterschiedlich (im Einzelnen siehe allgemeine Begründung)

erwartete Netto-Mehrkosten: rd. 188 Tsd. Euro (ohne Einmalkosten)

erwartete Einmalkosten: rd. 26 Tsd. Euro

b) Bürgerinnen und Bürger eingeführt / vereinfacht / abgeschafft

keine.

## **Artikel XX**

### **Luftverkehrsteuergesetz (LuftVStG)**

#### **Inhaltsübersicht**

§ 1	Steuergegenstand
§ 2	Begriffsbestimmungen
§ 3	Sachlich und örtlich zuständige Behörde
§ 4	Entstehung der Steuer
§ 5	Steuerbefreiung
§ 6	Steuerschuldner
§ 7	Registrierung
§ 8	Steuerliche Beauftragte
§ 9	Sicherheit
§ 10	Bemessungsgrundlage
§ 11	Steuersatz
§ 12	Steueranmeldung, Fälligkeit
§ 13	Aufzeichnungspflichten
§ 14	Steueraufsicht
§ 15	Geschäftsstatistik
§ 16	Bußgeldvorschriften
§ 17	Datenaustausch
§ 18	Ermächtigungen
§ 19	Anwendungsvorschriften

## **§ 1**

### **Steuergegenstand**

(1) Der Luftverkehrsteuer unterliegt ein Rechtsvorgang, der zum Abflug eines Fluggastes von einem inländischen Flugplatz mit einem Flugzeug oder Drehflügler durch ein Luftverkehrsunternehmen zu einem Zielflugplatz berechtigt.

(2) Als Rechtsvorgang im Sinn des Absatz 1 gilt auch die Zuweisung eines Sitzplatzes in einem Flugzeug oder Drehflügler an einen Fluggast, wenn kein anderer Rechtsvorgang im Sinn dieses Gesetzes vorausgegangen ist.

## § 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinn dieses Gesetzes ist oder sind:

1. **Flugplatz:**  
ein Flughafen, Landeplatz oder Segelflugplatz nach § 6 Absatz 1 Luftverkehrsgesetz sowie Grundstücke, für die eine Erlaubnis nach § 25 Absatz 1 Satz 1 Luftverkehrsgesetz notwendig ist;
2. **Luftverkehrsunternehmen:**  
ein Unternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung oder einer gleichwertigen Genehmigung, durch die es zur gewerblichen Beförderung von Personen mit einem Flugzeug oder Drehflügler berechtigt ist;
3. **Abflug:**  
das Abheben eines Flugzeugs oder Drehflüglers von einem inländischen oder ausländischen Flugplatz, mit dem die Flugreise auf Grund des Rechtsvorgangs beginnt;
4. **Zielflugplatz:**  
der inländische oder ausländische Flugplatz, auf dem gemäß dem Rechtsvorgang die Flugreise des Fluggastes planmäßig enden soll. Wird die Flugreise planmäßig auf einem inländischen Flugplatz durch eine Zwischenlandung, nach Nummer 5 unterbrochen, so gilt der inländische Flugplatz, auf dem die Zwischenlandung erfolgt, als der Zielflugplatz, auf dem die Flugreise des Fluggastes endet, und der Weiterflug als neuer Abflug zu einem Zielflugplatz im Sinn von § 4.
5. **Zwischenlandung:**  
Flugunterbrechungen von:
  - a) mehr als zwölf Stunden bei Flügen, die zu einem Zielflugplatz in einem Land nach Anlage I führen,
  - b) mehr als 24 Stunden bei Flügen, die zu einem Zielflugplatz in einem nicht in Anlage I genannten Land führen;
6. **Rundflug:**  
ein Flug, bei dem der Flugplatz des Abfluges und der Zielflugplatz identisch sind und während des Fluges keine weitere Landung erfolgt;
7. **Flugbesatzung:**  
alle Personen an Bord eines Flugzeugs oder Drehflüglers, die
  - a) mit dem Führen des Flugzeugs oder Drehflüglers,
  - b) mit seiner technischen Überwachung, Wartung oder Reparatur,
  - c) mit der Sicherheit der Fluggäste oder
  - d) mit der Versorgung der Fluggäste befasst sind.

## § 3 Sachlich und örtlich zuständige Behörde

(1) Sachlich zuständige Behörde für die Durchführung dieses Gesetzes ist das Hauptzollamt.

(2) Örtlich zuständige Behörde ist das Hauptzollamt, von dessen Bezirk aus der Unternehmer sein Luftverkehrsunternehmen betreibt. Wurde ein steuerlicher Beauftragter benannt, ist das Hauptzollamt örtlich zuständig, in dessen Bezirk der steuerliche Beauftragte seinen Sitz hat. Für die Erteilung einer Erlaubnis gemäß § 8 Absatz 2 ist das Hauptzollamt örtlich zuständig, in dessen Bezirk der Antragsteller seinen Sitz hat. Für Luftverkehrsunternehmen, die nicht im Inland betrieben werden und keinen steuerlichen Beauftragten benannt haben, ist bis zur Benennung des steuerlichen Beauftragten das Hauptzollamt örtlich zuständig, in dessen Bezirk der erste Abflug erfolgt.

#### **§ 4**

#### **Entstehung der Steuer**

Die Steuer nach § 1 entsteht mit dem Abflug des Fluggastes von einem inländischen Flugplatz.

#### **§ 5**

#### **Steuerbefreiungen**

Von der Besteuerung ausgenommen sind die folgenden Rechtsvorgänge, die zu einem Abflug von einem inländischen Flugplatz berechtigen:

1. Abflüge von Fluggästen, die das zweite Lebensjahr noch nicht vollendet haben, soweit sie keinen eigenen Sitzplatz haben;
2. Abflüge von Fluggästen in Flugzeugen oder Drehflüglern, wenn der Flug ausschließlich militärischen oder anderen hoheitlichen Zwecken dient;
3. erneute Abflüge von Fluggästen, die infolge eines Flugabbruchs zum inländischen Ausgangsflugplatz zurückgekehrt sind oder zu einem anderen inländischen Flugplatz befördert wurden;
4. Abflüge von Fluggästen,
  - a) die ihren Hauptwohnsitz auf einer inländischen Insel haben,
  - b) die der medizinischen Versorgung von Personen, die sich auf einer inländischen Insel aufhalten, dienen oder
  - c) die hoheitliche Aufgaben auf einer inländischen Insel wahrnehmen

von und zu dieser inländischen Insel, vorausgesetzt, die Insel ist nicht über einen tidenunabhängigen Straßen- oder Gleisanschluss mit dem Festland verbunden und der Flugplatz auf dem Festland ist nicht weiter als 20 km Luftlinie von der Küste entfernt oder der Flugplatz befindet sich auf einer anderen inländischen Insel;

5. Abflüge von Fluggästen in Flugzeugen oder Drehflüglern, die ausschließlich medizinischen Zwecken dienen;

6. Abflüge von Fluggästen in Flugzeugen mit einem maximalen Startgewicht bis zu 2.000 Kilogramm oder in Drehflüglern mit einem maximalen Startgewicht bis zu 2.500 Kilogramm bei Rundflügen;
7. Abflüge von Flugbesatzungen.

## **§ 6 Steuerschuldner**

(1) Steuerschuldner ist das Luftverkehrsunternehmen, das den Abflug nach § 1 durchführt. Daneben ist der steuerliche Beauftragte (§ 8) Steuerschuldner. Das Luftverkehrsunternehmen und der steuerliche Beauftragte sind Gesamtschuldner.

(2) Benennt ein ausländisches Luftverkehrsunternehmen keinen steuerlichen Beauftragten, so haften der Eigentümer und der Halter des Flugzeugs oder Drehflüglers für die Steuerschuld. Abweichend von § 219 der Abgabenordnung dürfen die Haftungsschuldner auch dann auf Zahlung in Anspruch genommen werden, wenn nicht zuvor in das bewegliche Vermögen des Steuerschuldners vollstreckt worden ist oder wenn nicht anzunehmen ist, dass die Vollstreckung aussichtslos sein würde.

## **§ 7 Registrierung**

(1) Luftverkehrsunternehmen, die Abflüge im Sinn des § 1 vornehmen wollen, haben sich spätestens drei Wochen vor Durchführung des ersten Abflugs von einem inländischen Flugplatz schriftlich gemäß Absatz 2 Satz 1 bis 3 beim zuständigen Hauptzollamt registrieren zu lassen. Liegen zwischen dem zugrunde liegenden Rechtsvorgang und dem ersten Abflug weniger als drei Wochen hat das Luftverkehrsunternehmen abweichend von Satz 1 dem zuständigen Hauptzollamt unverzüglich schriftlich die Angaben nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 bis 3 sowie das Abflugsdatum und den inländischen Flugplatz, von dem der Abflug durchgeführt werden soll, zu übermitteln. Die Registrierung gemäß Satz 1 ist binnen drei Wochen nach Eingang der Anzeige beim zuständigen Hauptzollamt nachzuholen.

(2) Im Antrag auf Registrierung sind von dem Luftverkehrsunternehmen anzugeben:

1. der Name des Unternehmens,
2. der Geschäfts- oder der Wohnsitz,
3. die Rechtsform,
4. der abweichende Ort der Buchführung sowie
5. die Steuernummer beim Finanzamt und falls erteilt, die Umsatzsteuer-Identifikationsnummer (§ 27a des Umsatzsteuergesetzes).

Dem Antrag sind beizufügen

1. ein Nachweis über die Betriebsgenehmigung als Luftverkehrsunternehmen,

2. ein Verzeichnis der inländischen Flugplätze, von denen ein Abflug beabsichtigt ist,
3. von Unternehmen, die in das Handelsregister eingetragen sind, ein aktueller Registerauszug sowie
4. eine Erklärung, wann der erste Abflug stattfinden wird.

Luftverkehrsunternehmen, die weder ihren Sitz, noch ihre Geschäftsleitung oder eine Niederlassung im Inland haben, haben dem Hauptzollamt im Antrag auf Registrierung zusätzlich einen nach § 8 zugelassenen steuerlichen Beauftragten zu benennen und für diesen entsprechende Unterlagen vorzulegen. Andere Luftverkehrsunternehmen können einen steuerlichen Beauftragten nach § 8 benennen.

(3) Das Luftverkehrsunternehmen hat auf Verlangen des Hauptzollamts weitere Angaben zu machen, wenn diese zur Sicherung des Steueraufkommens oder für die Steueraufsicht (§ 14) erforderlich erscheinen.

(4) Das Luftverkehrsunternehmen hat dem Hauptzollamt Änderungen der in Absatz 2 angegebenen Verhältnisse sowie Überschuldung, drohende oder eingetretene Zahlungsunfähigkeit, Zahlungseinstellung und Stellung des Antrags auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens unverzüglich schriftlich anzuzeigen.

(5) Das Hauptzollamt erteilt Luftverkehrsunternehmen einen schriftlichen Nachweis über die erfolgte Registrierung.

## **§ 8 Steuerliche Beauftragte**

(1) Steuerliche Beauftragte vertreten das Luftverkehrsunternehmen bei der Erfüllung seiner steuerlichen Rechte und Pflichten nach diesem Gesetz. Der steuerliche Beauftragte hat die Pflichten des Luftverkehrsunternehmens nach diesem Gesetz als eigene zu erfüllen. Er hat die gleichen Rechte und Pflichten wie der Vertretene.

(2) Die Tätigkeit als steuerlicher Beauftragter eines Luftverkehrsunternehmens im Sinn des § 7 Absatz 2 Satz 3 bedarf der Erlaubnis durch das zuständige Hauptzollamt. Sie wird auf Antrag unter Widerrufsvorbehalt Personen erteilt, die ihren Geschäftssitz im Inland haben, gegen deren steuerliche Zuverlässigkeit keine Bedenken bestehen und die – soweit sie nach dem Handelsgesetzbuch oder der Abgabenordnung dazu verpflichtet sind – ordnungsmäßig kaufmännische Bücher führen und rechtzeitig Jahresabschlüsse aufstellen.

(3) Der Antrag auf Erteilung einer Erlaubnis zur Ausübung der Tätigkeit als steuerlicher Beauftragter hat folgende Angaben zu enthalten:

1. den Namen des Antragstellers,
2. den Geschäfts- oder den Wohnsitz,
3. die Rechtsform,

4. den abweichenden Ort der Buchführung sowie
5. die Steuernummer beim Finanzamt und, falls erteilt, die Umsatzsteuer-Identifikationsnummer (§ 27a des Umsatzsteuergesetzes).

Dem Antrag auf Erlaubnis ist bei Unternehmen, die in das Handels-, Genossenschafts- oder Vereinsregister eingetragen sind, ein aktueller Registerauszug beizufügen. Der Antragsteller hat auf Verlangen des Hauptzollamts weitere Angaben zu machen, wenn diese zur Sicherung des Steueraufkommens oder für die Steueraufsicht (§ 14) erforderlich erscheinen.

(4) Zur Sicherstellung des Steueraufkommens hat der steuerliche Beauftragte dem Hauptzollamt Änderungen der in Absatz 3 angegebenen Verhältnisse sowie Überschuldung, drohende oder eingetretene Zahlungsunfähigkeit, Zahlungseinstellung und Stellung des Antrags auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens unverzüglich schriftlich anzuzeigen.

(5) Die Erlaubnis des Beauftragten ist zu widerrufen, wenn eine der in Absatz 2 Satz 2 genannten Voraussetzungen nicht mehr erfüllt ist.

## **§ 9 Sicherheit**

Das Hauptzollamt kann von den Steuerschuldern eine Sicherheit bis zur Höhe der Steuer verlangen, die voraussichtlich für zwei Kalendermonate entsteht, wenn Anzeichen für eine Gefährdung der Steuer erkennbar sind.

## **§ 10 Bemessungsgrundlage**

Die Steuer bemisst sich nach der Lage des jeweils gewählten Zielflugplatzes und der Anzahl der beförderten Fluggäste.

## **§ 11 Steuersatz**

(1) Die Steuer beträgt je Fluggast für Flüge mit einem Zielflugplatz

- |  |             |
|--|-------------|
| 1. in einem Land der Anlage 1 zu diesem Gesetz | 8,00 Euro,  |
| 2. in einem Land der Anlage 2 zu diesem Gesetz | 25,00 Euro, |
| 3. in anderen Ländern                          | 45,00 Euro. |

(2) Das Bundesministerium der Finanzen wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrats die Steuersätze nach Absatz 1 jeweils mit Wirkung zu Beginn eines Kalenderjahres prozentual abzusenken. Die prozentuale Absenkung errechnet sich aus dem Verhältnis der

jeweiligen Einnahmen des Vorjahres aus der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten zu einer Milliarde Euro. Die Einnahmen aus der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten werden auf Basis der Einnahmen des jeweils ersten Halbjahres des Vorjahres geschätzt. Abweichend von Satz 3 werden für das Jahr 2012 die Einnahmen aus der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten auf Basis der voraussichtlichen Einnahmen des Jahres 2012 geschätzt. Der abgesenkte Steuersatz wird auf volle Cent gerundet.

## **§ 12 Steueranmeldung, Fälligkeit**

(1) Der Steuerschuldner hat bis zum 15. Tag nach Ablauf des Kalendermonats, in dem die Steuer entstanden ist, eine Steuererklärung nach amtlich vorgeschriebenem Vordruck abzugeben, in der die Steuer für den Kalendermonat selbst berechnet wird (Steueranmeldung). Die Steuer wird am 15. Tag nach Ablauf des Kalendermonats der Entstehung fällig.

(2) Für die Steuer, die in der Zeit vom 1. bis 18. Dezember entstanden ist, hat der Steuerschuldner bis zum 22. Dezember eine Steueranmeldung abzugeben. Die Steuer wird am 22. Dezember fällig. Für die Steuer, die in der Zeit vom 19. bis 31. Dezember entstanden ist, gilt Absatz 1 sinngemäß.

(3) Wird nach § 7 Absatz 1 kein Antrag auf Registrierung gestellt, hat der Steuerschuldner unverzüglich für jeden Abflug eine Steueranmeldung abzugeben. Die Steuer ist sofort fällig.

## **§ 13 Aufzeichnungspflichten**

(1) Das Luftverkehrsunternehmen und der steuerliche Beauftragte, soweit ein solcher gemäß § 7 Absatz 2 Satz 3 und 4 benannt ist, sind verpflichtet, zur Feststellung der Steuer, der Grundlagen ihrer Berechnung und zur Prüfung der Voraussetzungen der Steuerbefreiungen gemäß § 5 Aufzeichnungen gemäß Satz 2 und Absatz 2 Satz 1 zu führen. Die Aufzeichnungen müssen so beschaffen sein, dass es einem sachverständigen Dritten innerhalb einer angemessenen Frist möglich ist, die Grundlagen für die Besteuerung festzustellen.

(2) Aus den Aufzeichnungen müssen mindestens folgende Angaben ersichtlich sein:

1. die Anzahl der von einem inländischen Flugplatz abfliegenden Fluggäste je Flugzeug oder Drehflügler,
2. der Abflug- und der Zielflugplatz des Flugzeugs oder Drehflüglers,
3. der Zeitpunkt des Abflugs von einem inländischen Flugplatz und
4. in den Fällen des § 5 Nummer 4 der Name und der Hauptwohnsitz des Fluggastes.

Das Hauptzollamt kann weitere Aufzeichnungen verlangen oder besondere Anordnungen zu den Aufzeichnungen treffen, wenn dies zur Sicherung des Steueraufkommens oder für die Steueraufsicht erforderlich scheint.

## **§ 14 Steueraufsicht**

Die für die Luftverkehrsteuer bedeutsamen Sachverhalte unterliegen der Steueraufsicht nach § 209 Absatz 3 der Abgabenordnung. Das Betretungsrecht erstreckt sich auch auf das Flugzeug oder den Drehflügler des der Steueraufsicht unterliegenden Luftverkehrsunternehmens sowie der Grundstücke und Räume, auf oder in denen sich das Flugzeug oder der Drehflügler befindet.

## **§ 15 Geschäftsstatistik**

(1) Nach näherer Bestimmung des Bundesministeriums der Finanzen können die Hauptzollämter für statistische Zwecke Erhebungen über die nach diesem Gesetz steuerrelevanten Verkehrsdaten anstellen und die Ergebnisse dem Statistischen Bundesamt zur Auswertung mitteilen.

(2) Die Bundesfinanzbehörden können dem Statistischen Bundesamt auch bereits aufbereitete Daten zur Darstellung und Veröffentlichung für allgemeine Zwecke übermitteln.

## **§ 16 Bußgeldvorschriften**

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder leichtfertig

1. entgegen § 7 Absatz 1 Satz 1 sich nicht oder nicht rechtzeitig registrieren lässt,
2. entgegen § 7 Absatz 1 Satz 2 eine dort genannte Angabe nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig übermittelt,
3. einer vollziehbaren Anordnung nach § 7 Absatz 3, § 8 Absatz 3 Satz 3, § 9 oder § 13 Absatz 2 Satz 2 zuwiderhandelt,
4. entgegen § 7 Absatz 4 oder § 8 Absatz 4 eine Änderung der Verhältnisse nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig anzeigt oder
5. entgegen § 13 Absatz 1 Satz 1 eine Aufzeichnung nicht, nicht richtig oder nicht vollständig führt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro geahndet werden.

## **§ 17 Datenaustausch und Auskunftspflichten**

(1) Die Flugplatzbetreiber melden alle Abflüge mit Nennung des Abflugdatums und der Abflugzeit, des Zielflugplatzes, der Flugnummer und der Kennung des Flugzeugs oder Drehflüglers und des Luftverkehrsunternehmens, das den Abflug des Fluggastes von einem inländischen Flugplatz durchführt auf Anforderung dem zuständigen Hauptzollamt. Das Hauptzollamt kann darüber hinaus weitere Angaben über steuerlich relevante Tatsachen verlangen.

(2) Das Luftfahrt-Bundesamt, die Bundespolizei sowie die für die Flugsicherung zuständigen Stellen haben dem zuständigen Hauptzollamt auf Anforderung die Informationen mitzuteilen, die zur Feststellung der Besteuerung erheblich sind.

(3) Das zuständige Hauptzollamt kann dem Luftfahrt-Bundesamt anlassbezogen oder auf Anforderung Auskünfte aus dem steuerlichen Verfahren erteilen, die erforderlich sind, um die nach dem Luftverkehrsrecht geforderte Zuverlässigkeit eines Luftverkehrsunternehmens zu beurteilen.

## **§ 18 Ermächtigungen**

(1) Das Bundesministerium der Finanzen wird ermächtigt, zur Durchführung dieses Gesetzes durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates zur Verfahrensvereinfachung sowie zur Sicherung der Gleichmäßigkeit der Besteuerung und des Steueraufkommens Bestimmungen zu den §§ 1, 3, 4, 6 bis 15 und 17 Absatz 1 zu erlassen und dabei

1. Bestimmungen zur Umsetzung der Steuerbefreiungen zu erlassen
  - a) nach Artikel XI des Abkommens vom 19. Juni 1951 zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrages über die Rechtsstellung ihrer Truppen (BGBl. 1961 II S. 1183, 1190) in der jeweils geltenden Fassung und den Artikeln 65 bis 67 des Zusatzabkommens vom 3. August 1959 zu dem Abkommen vom 19. Juni 1951 zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrages über die Rechtsstellung ihrer Truppen hinsichtlich der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten ausländischen Truppen (BGBl. 1961 II S. 1183, 1218) in der jeweils geltenden Fassung,
  - b) nach Artikel 15 des Abkommens vom 13. März 1967 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Obersten Hauptquartier der Alliierten Mächte, Europa, über die besonderen Bedingungen für die Einrichtung und den Betrieb internationaler militärischer Hauptquartiere in der Bundesrepublik Deutschland (BGBl. 1969 II S. 1997, 2009) in der jeweils geltenden Fassung,
  - c) nach den Artikeln III bis V des Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika vom 15. Oktober 1954 über die von der Bundesrepublik zu gewährenden Abgabenvergünstigungen für die von den Vereinigten Staaten im Interesse der gemeinsamen Verteidigung geleisteten Ausgaben (BGBl. 1955 II S. 821, 823) in der jeweils geltenden Fassung,
  - d) in Form der Gegenseitigkeit für die diplomatischen Missionen und konsularischen Vertretungen und
  - e) nach den internationalen Übereinkommen für die internationalen Einrichtungen,
2. das Verfahren zur Registrierung nach § 7 näher zu regeln,

3. das Erlaubnisverfahren nach § 8 näher zu regeln,
4. die Anzeichen für eine Gefährdung der Steuer gemäß § 9 näher zu bestimmen,
5. Verfahrensvorschriften zur Festsetzung und Erhebung der Steuer zu erlassen, insbesondere zur Steueranmeldung, zur Berechnung und Entrichtung der Steuer,
6. zulassen, dass statt der nach § 12 Absatz 2 Satz 1 anzumeldenden Steuer ein Durchschnittsbetrag auf Basis der Steueranmeldung des Monats November desselben Jahres anzumelden ist und dessen Berechnung festzulegen und
7. nähere Bestimmungen darüber zu treffen, wie die Aufzeichnungspflichten gemäß § 13 zu erfüllen sind und in welchen Fällen Erleichterungen bei der Erfüllung dieser Pflichten gewährt werden können.

(2) Das Bundesministerium der Finanzen wird ermächtigt, zur Durchführung dieses Gesetzes durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Verfahrensvereinfachung sowie zur Sicherung der Gleichmäßigkeit der Besteuerung und des Steueraufkommens Bestimmungen zu den §§ 2, 5 und 17 Absatz 2 und 3 zu erlassen und dabei

1. die Begriffe des § 2 Nummer 2 bis 7 und des § 5 näher zu bestimmen und
2. nähere Bestimmungen über Art, Inhalt und Form der Daten und Auskünfte zu treffen, die zwischen dem Hauptzollamt, dem Luftfahrt-Bundesamt, der Bundespolizei, den für die Flugsicherung zuständigen Stellen auszutauschen sind, sowie weitere Angaben über steuerlich relevante Tatsachen nach § 17 Absatz 2 und 3 anzufordern.

(3) Das Bundesministerium der Finanzen wird ermächtigt, zur Durchführung dieses Gesetzes durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates zur Erleichterung und zur Vereinfachung des automatisierten Besteuerungsverfahrens zu bestimmen, dass Steuererklärungen, Steueranmeldungen oder sonstige für das Besteuerungsverfahren erforderliche Daten durch Datenfernübertragung übermittelt werden können, und dabei

1. die Voraussetzungen für die Anwendung des Verfahrens,
2. das Nähere über Form, Inhalt, Verarbeitung und Sicherung der zu übermittelnden Daten,
3. die Art und Weise der Datenübermittlung,
4. die Zuständigkeit für die Entgegennahme der zu übermittelnden Daten,
5. die Mitwirkungspflichten Dritter und deren Haftung für Steuern oder Steuervorteile, die auf Grund unrichtiger Erhebung, Verarbeitung oder Übermittlung der Daten verkürzt oder erlangt werden,
6. den Umfang und die Form der für dieses Verfahren erforderlichen besonderen Erklärungsspflichten des Anmelde- oder Steuerpflichtigen  
zu regeln sowie

7. im Benehmen mit dem Bundesministerium des Inneren alternativ zur qualifizierten elektronischen Signatur ein anderes sicheres Verfahren, das die Authentizität und die Integrität des übermittelten elektronischen Dokuments sicherstellt, und
8. Ausnahmen von der Pflicht zur Verwendung einer qualifizierten elektronischen Signatur oder eines anderen sicheren Verfahrens nach Nummer 7

zuzulassen. Zur Regelung der Datenübermittlung kann in der Rechtsverordnung auf Veröffentlichungen sachverständiger Stellen verwiesen werden; hierbei sind das Datum der Veröffentlichung, die Bezugsquelle und eine Stelle zu bezeichnen, bei der die Veröffentlichung archivmäßig gesichert niedergelegt ist.

## **§ 19**

### **Anwendungsvorschriften und Übergangsvorschriften**

- (1) Dieses Gesetz ist erstmals auf Abflüge ab dem 1. Januar 2011 anzuwenden.
- (2) Abweichend von § 7 Absatz 1 können Luftverkehrsunternehmen, die den ersten Abflug in der Zeit vom 1. Januar bis 28. Februar 2011 durchführen, die Registrierung bis zum 14. Februar 2011 vornehmen. Die dreiwöchige Frist muss in diesem Fall nicht eingehalten werden.
- (3) Die Steuerdaten-Übermittlungsverordnung vom 28. Januar 2003 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 8. Januar 2009 (BGBl. I S. 31) geändert worden ist, ist auf die Erklärungs- und Übermittlungspflichten nach diesem Gesetz nicht anzuwenden.

## **Artikel XXI**

### **Inkrafttreten**

- (x) Artikel XX dieses Gesetzes tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

**Anlage 1**  
(zu § 11 LuftVStG)

Albanien	Mazedonien, Ehem. Jugoslaw. Rep.
Algerien	Moldau
Andorra	Montenegro
Belgien	Monaco
Bosnien und Herzegowina	Niederlande
Bulgarien	Norwegen
Dänemark	Österreich
Deutschland	Polen
Estland	Portugal
Finnland	Rumänien
Frankreich	Russische Föderation
Griechenland	San Marino
Irland	Schweden
Island	Schweiz
Isle of Man	Serbien
Italien	Slowakische Republik
Kanalinseln (Alderney, Guernsey, Herm, Jersey, Sark)	Slowenien
Kosovo	Spanien
Kroatien	Tschechische Republik
Lettland	Türkei
Liechtenstein	Tunesien
Litauen	Ukraine
Luxemburg	Ungarn
Libyen	Vereinigtes Königreich
Malta	Weißrussland
Marokko	Zypern

**Anlage 2**  
(zu § 11 LuftVStG)

Afghanistan	Katar
Ägypten	Kirgisistan
Armenien	Kuwait
Aserbaidtschan	Libanon
Äthiopien	Liberia
Bahrain	Mali
Benin	Mauretanien
Burkina Faso	Niger
Côte d'Ivoire	Nigeria
Dschibuti	Oman
Eritrea	Pakistan
Gabun	São Tomé und Príncipe
Gambia	Saudi-Arabien
Georgien	Senegal
Ghana	Sierra Leone
Guinea	Sudan
Guinea-Bissau	Syrien, Arabische Republik
Irak	Tadschikistan
Iran, Islamische Republik	Togo
Israel	Tschad
Jemen	Turkmenistan
Jordanien	Uganda
Kamerun	Usbekistan
Kap Verde	Vereinigte Arabische Emirate
Kasachstan	Zentralafrikanische Republik

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

Auch der Flugverkehr soll in die Mobilitätsbesteuerung einbezogen werden, um Anreize für umweltgerechtes Verhalten zu setzen. Bei der Besteuerung sind ökologische Belange zu berücksichtigen.

Während durch die Belastung mit der verbrauchsorientierten Energiesteuer für alle anderen Verkehrsträger ein Anreiz zum energiesparenden Einsatz von Kraftstoffen gegeben wird, ist der gewerbliche Luftverkehr hiervon befreit. Diese Steuerbefreiung ist im Wesentlichen Ergebnis der durch europarechtliche Vorgaben und internationale Abkommen gesetzten Rahmenbedingungen. Die Einführung einer Kerosinsteuer auf internationaler Ebene erscheint kurzfristig unrealistisch.

Die Steuer nach dem Luftverkehrsteuergesetz wird nur auf Passagierflüge erhoben. Der Luftfrachtverkehr wird nicht besteuert, da er in einem intensiven internationalen Wettbewerb steht und sehr preissensibel ist. Eine harmonisierte Besteuerung der Luftfracht gibt es innerhalb der Europäischen Union nicht. Die Nichtbesteuerung des Luftfrachtverkehrs ist daher notwendig, um Wettbewerbsnachteile der in Deutschland tätigen Luftfrachtunternehmen zu vermeiden.

Anknüpfungspunkt für die Luftverkehrsteuer ist die Anzahl der von einem inländischen Flughafen abfliegenden Fluggäste, wobei der Steuersatz nach Entfernung gestaffelt ist. Der Steuertarif ist so gewählt, dass Ausweichbewegungen auf Flughäfen im benachbarten Ausland aufgrund der in der Regel damit verbundenen Mehrkosten nicht in nennenswertem Umfang zu erwarten sind.

Die Luftverkehrsteuer setzt in Ergänzung zum Einstieg in den Emissionshandel klimaschutzpolitische Akzente, in dem das Gesetz höhere Steuersätze für weiter entfernte Länder vorsieht. Eine konkrete Verknüpfung mit den tatsächlich entstehenden Schadstoffemissionen besteht jedoch nicht.

Um den Vollzugsaufwand auf Seiten der Verwaltung sowie die Informationspflichten von Bürgern und Wirtschaft möglichst gering zu halten, ist die Luftverkehrsteuer hinsichtlich der Bemessungsgrundlage sowie des Steuertarifs einfach ausgestaltet.

Im Rahmen der jährlichen Aufstellung des Bundeshaushalts verhandelt das Bundesfinanzministerium der Finanzen mit den Ressorts über den für die einzelnen Politikbereiche erforderlichen Bedarf an Haushaltsmitteln. Dabei dienen das Aufkommen der Luftverkehrsteuer - als Bestandteil der Steuereinnahmen des Bundes insgesamt - und die Erlöse aus der Veräußerung von Berechtigungen gemäß Treibhausgasemissionshandelsgesetz gemäß dem haushaltsrechtlichen Gesamtdeckungsprinzip als Deckungsmittel für alle Ausgaben. In diesem Rahmen tragen die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer und die Erlöse aus der Veräußerung von Berechtigungen im Luftverkehr gemäß Treibhausgasemissionshandelsgesetz auch zur Finanzierung von Maßnahmen im Umweltbereich bei.

### **Gesetzgebungskompetenz**

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 105 Absatz 2 erste Alternative des Grundgesetzes (GG) in Verbindung mit Artikel 106 Absatz 1 Nummer 3 GG. Die Luftverkehrssteuer knüpft nicht an der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit an, d.h. die in der Einkommensverwendung zum Ausdruck kommende wirtschaftliche Leistungsfähigkeit ist nicht Gegenstand der Steuer. Der Luftverkehrssteuer liegen Vorgänge des Rechtsverkehrs zugrunde und knüpft mithin an einen rechtlichen bzw. wirtschaftlichen Akt an. Sie entsteht erst mit dem Abflug des Fluggastes; ein tatsächlicher Vorgang tritt zum Rechtsvorgang hinzu. Es handelt sich um eine auf Flugzeuge oder Drehflügler bezogene Verkehrssteuer. Maßgeblich ist, dass ein Rechtsvorgang einen Fluggast berechtigt, von einem inländischen Flugplatz mit einem Flugzeug oder Drehflügler abzufliegen.

### **Gleichstellungspolitische Relevanz**

Im Zuge der gemäß § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien vorzunehmenden Relevanzprüfung sind unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebenssituation von Frauen und Männern keine Auswirkungen erkennbar, die gleichstellungspolitischen Zielen zuwiderlaufen.

### **Nachhaltigkeit**

Durch das Vorhaben werden Anreize für umweltgerechtes Verhalten im internationalen Flugverkehr verstärkt und Einnahmen für den Bundeshaushalt erzielt, die den Bundeshaushalt entlasten. Das Vorhaben entspricht damit einer nachhaltigen Entwicklung, da es sowohl zur Sicherung der natürlichen Ressourcen als auch der finanziellen Gestaltungsspielräume künftiger Generationen beiträgt.

### **Finanzielle Auswirkungen**

#### 1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Steuermehr- / -mindereinnahmen

(Steuermehr- (+) / -mindereinnahmen (-) in Mio. Euro)

Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung <sup>1)</sup>	Kassenjahr			
		2011	2012	2013	2014
Bund	+ 1.000	+ 1.000	+ 1.000	+ 1.000	+ 1.000

<sup>1)</sup> Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten

Die Haushalte der Länder und Kommunen sind von dem Gesetzentwurf nicht betroffen.

#### 2. Vollzugaufwand

##### 2.1 Bund

Es handelt sich um eine neue Aufgabe, die bei der mit der Durchführung betrauten Bundesfinanzverwaltung (Zoll) zu personellem und sächlichem Mehraufwänden führen sowie die Erstellung einer IT-Anwendung erfordern wird. Die Aufwände werden derzeit im Einzelnen ermittelt und bis zur Aufnahme dieses Gesetzesvorhaben in den Entwurf eines Haushaltsbegleitgesetzes 2011 näher quantifiziert.

##### 2.2 Länder und Kommunen

Keiner

## Sonstige Kosten

### a) Kosten für die Wirtschaft

Den Luftverkehrsunternehmen entstehen durch die Einführung der Luftverkehrsteuer zusätzliche Kosten von insgesamt 1 Mrd. Euro. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Luftverkehrsteuer regelmäßig auf die Flugpreise aufgeschlagen und somit direkt an den Fluggast weitergegeben wird. Für die Luftverkehrsunternehmen entsteht durch die Einführung einer Luftverkehrsteuer insbesondere ein einmaliger – mit nicht unerheblichem Aufwand verbundener – Anpassungsbedarf der vorhandenen organisatorischen Abläufe und IT-Anwendungen. Die Höhe dieser Kosten ist im Einzelnen nicht quantifizierbar. Es ist jedoch damit zu rechnen, dass diese im Einzelfall (insbesondere abhängig von einer manuellen oder automatisierten Verarbeitung der Geschäftsvorfälle) bis zu mehreren Hunderttausend Euro betragen können. Es ist zu erwarten dass auch diese Kosten direkt an den Fluggast weitergeben werden. Hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit und Verdienstmöglichkeiten deutscher Luftverkehrsunternehmen und Flugplätze sowie der damit verbundenen Wirtschaftszweige werden keine wesentlichen Veränderungen erwartet. So werden Drehkreuzflughäfen in ihrer Drehkreuzfunktion durch die Luftverkehrsteuer kaum belastet, da Transit-/Transfer- und inländische Zubringerflüge von der Besteuerung ausgenommen sind. Ausweichreaktionen von Passagieren auf grenznahe Flughäfen im benachbarten Ausland und damit Verluste von Marktanteilen in Deutschland tätiger Luftverkehrsunternehmen und Flugplatzbetreiber können nicht vollständig ausgeschlossen werden. Jedoch dürfte wegen der moderaten Belastung durch die Steuersätze der Luftverkehrsteuer in Höhe von 8 Euro, 25 Euro und 45 Euro die Motivation zu solchen Ausweichreaktionen gering sein und sich dadurch nicht wesentlich auswirken.

### b) Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau

Die zu erwartende Überwälzung der Luftverkehrsteuer auf die Flugpreise wird unmittelbar Auswirkungen auf die Einzelpreise für Flugreisen haben. Es ist davon auszugehen, dass die Luftverkehrsunternehmen, die jeweils von ihnen für den Abflug des Fluggasts zu entrichtende Steuer, auf den Ticketpreis aufschlagen. Insbesondere im Bereich der so genannten Billigfluggesellschaften kann die Steuer so einen erheblichen Anteil des Gesamtflugpreises ausmachen. Änderungen von Einzelpreisen anderer Dienstleistungen sind nicht erkennbar. Unmittelbare Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau oder das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

## Bürokratiekosten

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
										Herkunft in %	
lfd. Nr.	Vorschrift	Informationspflicht	Bürokratiekosten für Unternehmen in EUR	Fallzahl	Periodizität	Unternehmensanzahl	Zeitansatz in Minuten	Durchschnittlicher Tarif in EUR	Zusatzkosten je Fall in €	EU-Ebene	national
1	§ 7 Abs.1 Satz 1 und Abs. 2	Antrag auf Registrierung von ausländischen Luftverkehrsunternehmen	19.602	669	1	669	60	28,30	1,00	0	100
		Antrag auf Registrierung von inländischen Luftverkehrsunternehmen	3.712	167	1	167	45	28,30	1,00	0	100
2	§ 7 Abs. 1 Satz 2	Anzeige vor Registrierung	3.569	279	1	279	25	28,30	1,00	0	100

3	§ 7 Abs. 3	Weitere Angaben auf Verlangen	2.253	279	-	836	15	28,30	1,00	0	100
4	§ 7 Abs. 4	Anzeige der <b>Änderung</b> der Verhältnisse des <b>Luftverkehrsunternehmens</b>	168	50	-	836	5	28,30	1,00	0	100
5	§ 8 Abs. 2 und 3	<b>Erlaubnis</b> als steuerlicher Beauftragter	1.723	75	-	75	45	29,30	1,00	0	100
6	§ 8 Abs. 4	Anzeige der <b>Änderung</b> der Verhältnisse des <b>steuerlichen Beauftragten</b>	34	10	-	75	5	29,30	1,00	0	100
7	§ 12 Abs. 1	Abgabe einer <b>Steueranmeldung</b>	79.628	6.225	-	911	25	28,30	1,00	0	100
8	§ 13	Pflicht zum Führen von Aufzeichnungen durch <b>Luftverkehrsunternehmen</b>	94.635	10.032	-	836	20	28,30	0,00	0	100
		Pflicht zum Führen von Aufzeichnungen durch <b>steuerliche Beauftragte</b>	8.790	900	-	75	20	29,30	0,00	0	100
9	§ 17 Abs. 1	<b>Meldepflicht Flugplatzbetreiber</b> auf Anforderung	993	50	-	400	40	28,30	1,00	0	100

<b>Gesamtübersicht:</b>	
Summe ohne Einmalkosten in EUR	188.225
Summe Einmalkosten in EUR	26.882

## B. Besonderer Teil

### Zu Artikel XX Luftverkehrsteuergesetz

#### Zu §1 (Steuergegenstand)

Der Luftverkehrsteuer unterliegt jeder Rechtsvorgang, der zum Abflug von Fluggästen von einem inländischen Flugplatz mit einem Flugzeug oder Drehflügler durch ein Luftverkehrsunternehmen berechtigt. Ein Rechtsvorgang, der zum Abflug eines Fluggastes berechtigt, kann zum Beispiel ein entgeltlicher Beförderungsvertrag, eine Zuwendung aus Flugprämienprogrammen, eine Schenkung, oder die Einlösung eines Gewinnes aus einem Gewinnspiel sein. Darüber hinaus kann der Rechtsvorgang auch Teil eines Vertragsbündels sein. Durch die Bezugnahme auf Luftverkehrsunternehmen wird sichergestellt, dass nur Flüge Steuergegenstand sind, die nicht der Energiebesteuerung unterliegen. Zum Beispiel unterliegen Privatflüge mit Fluggästen, deren Mitnahme ein Rechtsvorgang zu Grunde liegt nicht der Besteuerung.

Erfasst werden nur Abflüge von Flugzeugen und Drehflüglern im Sinn des § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 und 2 des Luftverkehrsgesetzes als motorisierte Verkehrsmittel gemäß Artikel 106 Absatz 1 Nummer 3 GG, mit denen regelmäßig die gewerbliche Beförderung von Fluggästen durchgeführt wird. Nicht eingeschlossen sind damit die Luftfahrzeuge gemäß § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 bis 11 des Luftverkehrsgesetzes wie etwa Luftschiffe, Segelflugzeuge oder Motorflugzeuge. Die Beförderung von Fluggästen wird nur dann besteuert, wenn sie ihren Flug zu einem Zielflugplatz auf einem inländischen Flugplatz erstmals auf der Grundlage der Abflugberechtigung, die sich aus einem eigenständigen Rechtsvorgang ergibt, antreten.

Abflüge von einem inländischen Flugplatz im Rahmen von Transit/Transferflügen werden deshalb im Regelfall nicht besteuert. Liegt der Flugreise von Fluggästen, die ihre Flugreise im

Ausland begonnen haben, im Inland zwischenlanden und mit oder ohne Umstieg zu einem Flugplatz im In- oder Ausland weiterfliegen, ein einziger Rechtsvorgang zugrunde, wird die Abflugberechtigung für den inländischen Abflug nach der Zwischenlandung, nicht besteuert. Liegt dagegen dem Abflug nach der Zwischenlandung in Deutschland ein eigener Rechtsvorgang zu Grunde, der zu einem Abflug von einem inländischen Flugplatz berechtigt, wird diese Abflugberechtigung besteuert.

Bei inländischen Zubringerflügen wird der Abflug in Deutschland, der sich an den Zubringerflug anschließt, ebenfalls nur dann nochmals besteuert, wenn ihm ein eigener Rechtsvorgang zugrunde liegt. Wenn Fluggäste ihre Flugreise im Inland begonnen haben, im Inland zwischenlanden (inländischer Zubringerflug) und mit oder ohne Umstieg in das In- oder Ausland weiterfliegen und der Flugreise ein einziger Rechtsvorgang zugrunde liegt, ist die Abflugberechtigung nach der Zwischenlandung nicht gesondert nochmals zu besteuern. Besteuert wird lediglich die Abflugberechtigung für die Flugreise, beginnend auf dem ersten Flugplatz, von dem die Reise begonnen hat und endend auf dem Zielflugplatz, an dem die Reise tatsächlich ihren Abschluss findet. Liegt dagegen dem Abflug nach der Zwischenlandung in Deutschland ein eigener Rechtsvorgang zu Grunde, der zu einem Abflug von einem inländischen Flugplatz berechtigt, würde diese Abflugberechtigung ebenfalls besteuert.

Inländische Hin- und Rückflüge werden jeweils besteuert, da hier zweimal ein Abflug zu einem Zielflugplatz erfolgt. Bei Rundflügen, bei denen das Flugzeug oder der Drehflügler ohne Zwischenlandung an den Abflugflugplatz zurückkehrt, gilt der Abflugflugplatz als Zielflugplatz.

Es wird auf den tatsächlichen Antritt der Reise von einem deutschen Flugplatz abgestellt. Die Luftverkehrssteuer knüpft damit- insbesondere aus Gründen der Verwaltungsökonomie und zur Vermeidung von Umgehungsstrategien - nicht an den Erwerb eines Flugtickets an.

Der Aufwand des einzelnen Reisenden und damit eine Bezugnahme auf dessen wirtschaftliche Leistungsfähigkeit ist kein Anknüpfungspunkt für die Luftverkehrssteuer. Die Luftverkehrssteuer ist eine Rechtsverkehrssteuer. Die Abgabenordnung ist anzuwenden.

Durch den in Absatz 1 normierten Tatbestand werden die üblichen Rechtsvorgänge erfasst, die zum Abflug von einem inländischen Flugplatz mit einem Flugzeug oder einem Drehflügler berechtigen. Damit werden aber nicht diejenigen Berechtigungen zum Abflug getroffen, die zwar nicht auf eine Abflugberechtigung durch einen Rechtsvorgang gerichtet sind, in ihrem wirtschaftlichen Ergebnis den Rechtsvorgängen aber im Wesentlichen gleichkommen. Zur Schließung dieser Lücke dient der Ersatztatbestand des Absatz 2, der diejenige Fälle erfasst, die durch Zuweisung eines Sitzplatzes in einem Flugzeug oder Drehflügler an einen Fluggast zum Abflug von einem inländischen Flugplatz durch ein Luftverkehrsunternehmen zu einem Zielflugplatz berechtigt.

## **Zu § 2 (Begriffsbestimmungen)**

### **Zu Nummer 1**

Der Begriff des Flugplatzes wurde weit gewählt, um sowohl Flugplätze im Sinn von § 6 Luftverkehrsgesetz als auch die in § 25 Absatz 1 Luftverkehrsgesetz genannten Grundstücke einzubeziehen.

### **Zu Nummer 2**

Luftverkehrsunternehmen sind alle Unternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung oder einer gleichwertigen Genehmigung nach nationalen, europäischen oder internationalen Luftverkehrsrecht, die sie berechtigen, Flüge zur gewerblichen Beförderung von Personen zu erbringen.

### **Zu Nummer 3**

Die Definition des Abfluges dient zur näheren Bestimmung des Zeitpunkts der Steuerentstehung (§ 4) bei Beginn der Flugreise. Nicht als Abflug gilt somit ein weiterer Abflug im Inland, der sich an einen Zubringerflug anschließt, solange ihm nicht ein eigener Rechtsvorgang zu Grunde liegt. Berechtigt ein Rechtsvorgang zu einem Hin- und Rückflug, so handelt es sich um zwei Flugreisen. Soweit Hin- und Rückflug im Inland stattfinden, entsteht für jeden Abflug die Steuer.

### **Zu Nummer 4**

Der Begriff Zielflugplatz umfasst alle inländischen oder ausländischen Flugplätze, an denen auf Grund des steuerlich relevanten Rechtsvorgangs die Reise endet, ohne dass sich ein weiterer Rechtsvorgang anschließt. Abflüge nach Zwischenlandungen unterliegen grundsätzlich nicht der Besteuerung. Soweit die Zwischenlandung, die zu einem Umsteigen führt, aber die in § 2 Nummer 5 bestimmten Fristen überschreitet, gilt die Reise als beendet.

### **Zu Nummer 5**

Die Vorschrift erläutert, bei welcher Zeitdauer einer Flugunterbrechung eine Zwischenlandung im Sinn der Nummer 4 vorliegt. Auf diese Weise werden so genannte Stopover (längere gewollte Zwischenaufenthalte) von üblichen Wartezeiten bei Transit-, Transfer- und Zubringerflügen abgegrenzt.

### **Zu Nummer 6**

Der Begriff Rundflüge wird benötigt, um die Steuerbefreiung für Rundflüge (§ 5 Nummer 6) näher zu bestimmen.

### **Zu Nummer 7**

Flugbesatzungsmitglieder werden im Hinblick auf die Steuerbefreiung nach § 5 definiert. Die Flugbesatzung umfasst danach nicht die Personen, die mit dem Führen des Flugzeuges oder Drehflüglers befasst sind, sondern auch Personen, die insbesondere für die Sicherheit der Fluggäste oder den technischen Zustand des Flugzeugs oder Drehflüglers verantwortlich sind.

### **Zu § 3 (Sachlich und örtlich zuständige Behörde)**

Die Vorschrift bestimmt die für die Verwaltung der Luftverkehrsteuer sachlich und örtlich zuständige Behörde. Unberührt bleibt die Möglichkeit, Zuständigkeitsvereinbarungen gemäß § 27 der Abgabenordnung zu treffen.

### **Zu § 4 (Entstehung der Steuer)**

Die Steuerentstehung knüpft an den tatsächlichen Abflug eines Fluggastes von einem inländischen Flughafen an. Darüber hinaus wird bewusst nicht an den Erwerb eines Flugtickets angeknüpft, denn eine derartige Ausgestaltung wäre missbrauchs anfällig und im Vollzug nahezu nicht zu kontrollieren, sofern Flugtickets im Ausland bzw. im Internet erworben werden.

**Zu § 5 (Steuerbefreiungen)**

**Zu Nummer 1**

Kindern unter zwei Jahren steht regelmäßig kein eigener Sitzplatz im Flugzeug zu, da nach § 19 Absatz 1 Nummer 1 der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät vom 4. März 1970 (BGBl. I S. 262), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 12. September 2008 (BGBl. I S. 1834) geändert worden ist, Flugzeuge, die für die Personenbeförderung verwendet werden, dergestalt ausgestattet sein müssen, dass für jede Person ein Sitz und für jeden Sitz ein Anschnallgurt vorhanden sein muss, wobei jedoch zwei Kinder mit einem Höchstalter bis zu zwei Jahren oder ein Kind mit einem Höchstalter bis zu zwei Jahren und ein Erwachsener auf einem Sitz untergebracht werden können. Aus diesem Grund sind Kinder bis zu zwei Jahren auch von der Besteuerung ausgenommen es sei denn, ihnen steht auf Grund des Rechtsvorganges ein eigener Sitzplatz zu.

**Zu Nummer 2**

Werden Flüge zu militärischen oder hoheitlichen Zwecken durch Luftverkehrsunternehmen durchgeführt z. B. im Rahmen der Vercharterung eines Luftfahrzeuges, so sollen diese nicht der Besteuerung unterliegen.

### **Zu Nummer 3**

Falls Fluggäste infolge eines abgebrochenen Fluges zum Beispiel aufgrund höherer Gewalt (z.B. Wetterbedingungen, Terrorrohungen) oder eines technischen Defekts zum Ausgangsflugplatz zurückkehren müssen oder einen anderen inländischen Flugplatz anfliegen, unterliegt der erneute Abflug von diesem Flugplatz nicht der Besteuerung.

### **Zu Nummer 4**

Flüge von und zu Inseln gehören zur Daseinsvorsorge der Bewohner der Insel, da diese wegen der Witterungsbedingungen und des Tidenhubs zeitweise von anderen Beförderungsmitteln nicht zu erreichen sind. Daher würde die durch die Besteuerung wahrscheinliche Verteuerung der Flugpreise eine unbillige Härte bedeuten. Touristische Flüge von und zu den Inseln sollen dagegen besteuert werden.

### **Zu Nummer 5**

Medizinisch notwendige Flüge sollen nicht besteuert werden. Soweit medizinisch notwendige Flüge (z. B. Rettungseinsätze und Überflugsflüge) durch Luftverkehrsunternehmen durchgeführt werden, sind die Abflüge von einem inländischen Flugplatz dann steuerbefreit, wenn der Flug ausschließlich medizinischen Zwecken dient.

### **Zu Nummer 6**

Rundflüge werden von der Steuer befreit, weil Luftverkehrsunternehmen, die gewerbsmäßige Rundflüge zumeist auf regionalen Flugplätzen anbieten, im Wettbewerb zu Luftsportvereinen stehen, die diese Flüge zum Selbstkostenpreis durchführen. Die Steuerbefreiung wird auf Flugzeuge mit einem maximalen Startgewicht von bis zu 2.000 Kilogramm und Drehflügler mit einem maximalen Startgewicht von bis zu 2.500 Kilogramm beschränkt, weil nur diese Luftfahrzeuge im Wettbewerb zu denen der Luftsportvereine stehen.

### **Zu Nummer 7**

Die Anwesenheit, des unter dem Begriff Flugbesatzungen zusammengefassten Personenkreises, steht insbesondere im Hinblick auf die Sicherheit des Luftverkehrs im öffentlichen Interesse. Daher werden die Abflüge dieser Personen von der Luftverkehrssteuer befreit.

### **Zu § 6 (Steuerschuldner)**

Steuerschuldner ist das Luftverkehrsunternehmen, das auf Grund des der Steuer unterliegenden Rechtsvorgangs den Abflug des Fluggastes von einem inländischen Flugplatz durchführt. Dies gilt beispielsweise auch, wenn das Luftverkehrsunternehmen oder der Reiseveranstalter, mit dem der Fluggast einen Beförderungsvertrag abschließt, ein anderes Luftverkehrsunternehmen mit der Durchführung des Fluges beauftragt. Steuerschuldner wird dann das andere Luftverkehrsunternehmen, weil dieses den Flug tatsächlich durchführt. Weiterer Steuerschuldner ist der steuerliche Beauftragte (§ 8), der vom Luftverkehrsunternehmen benannt worden ist. Dies schränkt den Kreis der Steuerschuldner erheblich ein und vereinfacht somit den Vollzug der Luftverkehrssteuer.

Für den Fall, dass ein Luftverkehrsunternehmen entgegen der Bestimmung des § 7 Absatz 2 Satz 3 keinen steuerlichen Beauftragten benennt, haften der Eigentümer oder der Halter des Flugzeugs oder Drehflüglers für die Zahlung der Steuer. Dabei kann der Anspruch auf Zahlung unmittelbar gegen den Eigentümer oder den Halter geltend gemacht werden. Insoweit ist § 219 Abgabenordnung nicht anwendbar. Diese Regelung dient der Sicherung des Steueraufkommens. Sofern ein Luftverkehrsunternehmen die Steuer nicht entrichtet, können

die Steueransprüche auch gegen den Eigentümer oder den Halter im Verwaltungsweg geltend gemacht werden. Hierdurch kann das von dem Luftverkehrsunternehmen verwendete Luftfahrzeug im Wege der Vollstreckung verwertet werden. Dies ist insbesondere dann von Bedeutung, wenn die Beitreibung von Steuerschulden bei einem Unternehmen mit Sitz im Ausland erforderlich ist. In diesen Fällen kann bei einem erneuten Einflug das Luftfahrzeug, auch wenn es nicht im Eigentum des Luftverkehrsunternehmens steht, gegebenenfalls gepfändet werden. Dieses Risiko und die damit verknüpften Folgen für die Geschäftsbeziehungen dürften die Steuerschuldner zur Zahlung veranlassen.

#### **Zu § 7 (Registrierung)**

Drei Wochen vor Aufnahme der Luftverkehrstätigkeit in Deutschland (Durchführung des ersten Abflugs von einem deutschen Flugplatz) hat sich das Luftverkehrsunternehmen beim zuständigen Hauptzollamt registrieren zu lassen. Dies dient der steuerlichen Erfassung des künftigen Steuerschuldners und erleichtert die steuerliche Überwachung.

Luftverkehrsunternehmen, die ihren Sitz nicht im Geltungsbereich des Gesetzes haben, müssen einen nach § 8 zugelassenen steuerlichen Beauftragten benennen. Als Nachweis hierzu dient zum Beispiel eine schriftliche Bevollmächtigung.

Bei ausländischen Luftverkehrsunternehmen, die Taxiverkehre anbieten, ist eine fristgerechte Registrierung unter Umständen nicht möglich, weil zwischen der Buchung des Fluges und dem gewünschten Abflug weniger als drei Wochen liegen. Daher wird die Möglichkeit eingeräumt eine vorherige Anzeige mit einem reduzierten Datensatz schriftlich (z. B. per Telefax) vorzulegen. Die fehlenden Angaben müssen später nachgereicht werden.

Um den individuellen Gegebenheiten zu entsprechen, kann das Hauptzollamt weitere Unterlagen von dem Luftverkehrsunternehmen verlangen, zum Beispiel eine Liste der von den Unternehmen betriebenen Luftfahrzeuge oder auch den Jahresabschluss zur Beurteilung der steuerlichen Zuverlässigkeit.

Die Mitteilung zu den Änderungen bei den dem Hauptzollamt in der Registrierung mitgeteilten Verhältnissen sowie bei Überschuldung, drohender oder eingetretener Zahlungsunfähigkeit, Zahlungseinstellung oder Stellung des Antrags auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens ist notwendig, damit das zuständige Hauptzollamt zur Sicherung des Steueraufkommens kurzfristig entsprechende Maßnahmen ergreifen kann. Hierzu gehört zum Beispiel die Erhebung einer Sicherheit gemäß § 9.

#### **Zu § 8 (Steuerlicher Beauftragter)**

Sofern ein Luftverkehrsunternehmen nicht über einen Sitz im Inland verfügt, hat es einen steuerlichen Beauftragten gegenüber dem zuständigen Hauptzollamt zu benennen. Der steuerliche Beauftragte tritt bei der Ausübung seiner Tätigkeit in die steuerlichen Pflichten des Luftverkehrsunternehmens ein. Die steuerlichen Beauftragten werden voll in das Steuerpflichtverhältnis eingebunden; sie haben die Pflichten des im Ausland ansässigen Luftverkehrsunternehmens als eigene zu erfüllen, wobei ihnen die gleichen Rechte wie dem des von ihnen vertretenen Luftverkehrsunternehmens zustehen. Vor der Ausübung seiner Tätigkeit bedarf der steuerliche Beauftragte einer Erlaubnis durch das zuständige Hauptzollamt. Hiermit ist sichergestellt, dass diese Tätigkeit nur von Personen ausgeübt wird, deren steuerliche Zuverlässigkeit zuvor geprüft wurde.

Um den individuellen Gegebenheiten zu entsprechen, kann das Hauptzollamt von dem Antragsteller weitere Unterlagen verlangen, zum Beispiel den Jahresabschluss zur Beurteilung der steuerlichen Zuverlässigkeit.

Die Regelung orientiert sich an den bereits vorhandenen Vorschriften zum Versandhandel in den Verbrauchsteuergesetzen. Diese haben sich in der Vergangenheit als effektives Mittel zur Sicherung des Steueraufkommens erwiesen. Das Hauptzollamt hat dadurch die Möglichkeit, die Steuer im Inland zu erheben und gegebenenfalls zu vollstrecken, da der steuerliche Beauftragte seinen Sitz stets im Inland unterhält.

Die Mitteilung zu Änderungen bei den dem Hauptzollamt in dem Antrag mitgeteilten Verhältnissen sowie bei Überschuldung, drohender oder eingetretener Zahlungsunfähigkeit, Zahlungseinstellung oder Stellung des Antrags auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens ist notwendig, damit das zuständige Hauptzollamt zur Sicherung des Steueraufkommens kurzfristig entsprechende Maßnahmen ergreifen kann. Hierzu gehört zum Beispiel die Erhebung einer Sicherheit gemäß § 9.

#### **Zu § 9 (Sicherheit)**

Wenn Anzeichen für eine Gefährdung der Steuer erkennbar sind, kann das Hauptzollamt von dem Luftverkehrsunternehmen jederzeit Sicherheit für die Steuer verlangen. Für die Erhebung der Sicherheit finden die Vorschriften der §§ 241 bis 248 der Abgabenordnung Anwendung. Allein die Tatsache, dass ein Luftverkehrsunternehmen seinen Sitz im Ausland hat, ist kein Anzeichen für eine Gefährdung der Steuer.

#### **Zu § 10 (Bemessungsgrundlage)**

Für die Bemessungsgrundlage werden die geographische Lage des gewählten Zielflugplatzes, pauschaliert nach Distanzklassen entsprechend des Abstandes zum wichtigsten Flughafen des betrachteten Landes, und die Anzahl der beförderten Fluggäste herangezogen. Mit dieser Differenzierung wird dem Umstand Rechnung getragen, dass es mit einer größeren Flugdistanz auch zu einer insgesamt gesteigerten Umweltbelastung kommt.

#### **Zu § 11 (Steuersatz)**

Der Steuersatz ist abhängig vom Zielflugplatz. Abflüge in Länder, deren größter Verkehrsflughafen in einer Entfernung von maximal 2.500 Kilometern vom Flughafen Frankfurt am Main entfernt liegt, werden deshalb mit einem niedrigeren Steuersatz belegt. Für Entfernungen ab einer Distanz von mehr als 2.500 bis maximal 6.000 Kilometern wird ein höherer Steuersatz erhoben, um der gesteigerten Umweltbelastung Rechnung zu tragen. Aus diesem Grund werden Entfernungen über 6.000 Kilometer mit dem Höchstsatz belegt. Dadurch setzen die Steuersätze ökologische und klimapolitische Akzente. Eine konkrete Verknüpfung mit den tatsächlich entstehenden Schadstoffemissionen besteht jedoch nicht, da die Distanzklassen nach Ländern pauschaliert werden und kein Bezug zum tatsächlichen Schadstoffaustausch der Flugzeug-/Triebwerkskombination des jeweiligen Fluges besteht. Die typisierende Einordnung der Entfernung nach Zielländern ist aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung notwendig. Aus diesen Gründen werden zum Beispiel auch überseeische Gebiete dem größten Verkehrsflughafen des Landes zugeordnet, dem diese Gebiete politisch angehören.

Das Bundesministerium der Finanzen wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie die Steuersätze mit Beginn ab der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel ab dem Jahr 2012 abzusenken. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass der Bund insoweit Erlöse aus der Versteigerung von Emissionshandelszertifikaten erzielen wird. Die durch Rechtsverordnung festzusetzende Absenkung des Steuersatzes orientiert sich an den voraussichtlich vom Bund zu erzielenden Gesamterlösen aus der Versteigerung von Emissionshandelszertifikaten aus dem Luftverkehrsbereich. Die Bezugsgröße von einer Milliarde Euro zur Berechnung der Absenkung der Steuersätze ergibt sich aus den auf der Haushaltsklausur der Bundesregierung vom 6./7. Juni 2010 veranschlagten Soll-Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer. Die gültigen Steuersätze werden jährlich nach dem Vorliegen der Einnahmen für das erste Halbjahr aus der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten durch das Bundesministerium der Finanzen festgesetzt. Auf Grund der erstmaligen Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel ab 2012 werden davon abweichend für das Jahr 2012 die voraussichtlichen Einnahmen zugrunde gelegt.

#### **Zu § 12 (Steueranmeldung, Fälligkeit)**

##### **Zu Absatz 1**

Der Steuerschuldner (§ 6 Absatz 1) oder der steuerliche Beauftragte (§ 8) des Luftverkehrsunternehmens mit Sitz im Ausland ist verpflichtet, eine Steuererklärung abzugeben und die Steuer selbst zu berechnen (vgl. § 150 Absatz 1 Satz 3 der Abgabenordnung). Diese Steueranmeldung hat die Wirkung einer Steuerfestsetzung unter Vorbehalt der Nachprüfung (§ 168 Satz 1 der Abgabenordnung). Diese Steueranmeldung hat der Steuerschuldner oder der steuerliche Beauftragte innerhalb von fünfzehn Tagen nach Ablauf des Anmeldezeitraumes abzugeben und die selbst errechnete Steuer bis zu diesem Zeitpunkt zu entrichten. Der Anmeldezeitraum ist der Kalendermonat. Die amtlichen Vordrucke werden auf der offiziellen Internetseite der Zollverwaltung ([www.zoll.de](http://www.zoll.de)) veröffentlicht.

##### **Zu Absatz 2**

Die Regelung dient der Sicherstellung der Einnahmen in Höhe von einer Milliarde Euro im Haushaltsjahr 2011. Aus diesem Grund müssen Liquiditätsnachteile der Luftverkehrsunternehmen für den Monat Dezember in Kauf genommen werden.

##### **Zu Absatz 3**

Kommt der Steuerschuldner den Registrierungspflichten des § 7 Absatz 1 nicht nach, hat er unverzüglich eine Steueranmeldung abzugeben und die Steuer sofort zu entrichten. Der Steuerschuldner hat in diesem Fall für jeden Abflug eine Steueranmeldung abzugeben.

#### **Zu § 13 (Aufzeichnungspflichten)**

Um die steuerlichen Bemessungsgrundlagen im Rahmen einer Steueraufsichtsmaßnahme oder Außenprüfung überprüfen zu können, hat das Luftverkehrsunternehmen oder der steuerliche Beauftragte Aufzeichnungen zu führen. Das Hauptzollamt kann bei Bedarf weitere Aufzeichnungen vorschreiben, soweit diese für die Sicherung des Steueraufkommens erforderlich erscheinen.

#### **Zu § 14 (Steueraufsicht)**

Eine wirksame Bekämpfung des Steuerbetruges macht die Kenntnis der tatsächlichen Verhältnisse eines Unternehmens erforderlich. Die Steueraufsicht ist keine Prüfung im Sinn der §§ 193 ff. AO, die zuvor angekündigt werden müsste, sondern eine Maßnahme der Steueraufsicht im Sinn von § 209 Absatz 3 AO. Sie dient der zeitnahen cursorischen Kontrolle, die eine Außenprüfung nicht ersetzt, aber dem Hauptzollamt die Möglichkeit gibt, sich in dem notwendigen Maß ein zuverlässiges Bild über ein Unternehmen zu machen. Vertiefte Ermittlungen sind weiterhin einer Außenprüfung vorbehalten. Die von der Steueraufsicht betroffenen Unternehmen haben – wie dies bereits heute für den Bereich der Zölle und Verbrauchsteuern der Fall ist – die genannten Unterlagen vorzulegen. Insbesondere um Erkenntnisse der Steueraufsicht nicht zu gefährden, ist ein nahtloser Übergang von der Steueraufsicht zu einer Außenprüfung zu ermöglichen. Geben die getroffenen Feststellungen hierzu Anlass, kann von der Steueraufsicht zu einer Außenprüfung übergegangen werden. In diesem Fall ist in einem schriftlichen Hinweis der Prüfungsumfang festzulegen.

Die Erweiterung des Betretungsrechts auf Flugzeuge oder Drehflügler ist erforderlich, um die steuerlichen Bemessungsgrundlagen im Rahmen des Besteuerungsverfahrens zu überprüfen. Hierzu gehört insbesondere die Überprüfung der Anzahl der Fluggäste bei Abflug und die Prüfung der steuerlichen Voraussetzungen für die Steuerbefreiung der Inselverkehre nach § 5 Nummer 4. Die Maßnahme dient zur Sicherung des Steueraufkommens.

#### **Zu § 15 (Geschäftsstatistik)**

Der Paragraph dient als Rechtsgrundlage für die Erhebung von Daten zu statistischen Zwecken.

#### **Zu § 16 (Bußgeldvorschriften)**

Die Vorschrift enthält die Bußgeldvorschriften, um die Steuerschuldner zur Einhaltung der steuerlichen Pflichten anzuhalten. Dadurch wird die ordnungsgemäße Steuererhebung sichergestellt. Insbesondere gilt dies für die rechtzeitige und vollständige Registrierung, die rechtzeitige und vollständige Anzeige bei einer Änderung der Verhältnisse sowie die ordnungsgemäße Befolgung von vollziehbaren Anordnungen und Aufzeichnungspflichten.

#### **Zu § 17 (Datenaustausch und Auskunftspflichten)**

Diese Vorschrift dient dazu, Steueranmeldungen von Luftverkehrsunternehmen und steuerlichen Beauftragten auf ihre Vollständigkeit und Richtigkeit überprüfen zu können. Deshalb kann das Hauptzollamt im Einzelfall weitere Angaben über steuerlich relevante Tatsachen verlangen. Dadurch wird eine steuerliche Überwachung sichergestellt. Umgekehrt wird das Hauptzollamt in die Lage versetzt, Erkenntnisse aus dem Steuerverfahren, die zur Beurteilung der luftverkehrsrechtlichen Zuverlässigkeit relevant sind, dem Luftfahrt-Bundesamt mitzuteilen. Die Vorschrift ist notwendig, weil gemäß § 30 der Abgabenordnung eine Weitergabe dieser Erkenntnisse andernfalls nicht möglich wäre. Das öffentliche Interesse an der Weitergabe überwiegt dabei das Interesse des Luftverkehrsunternehmens am Schutz seiner bei dem zuständigen Hauptzollamt vorhandenen Daten, da der Beurteilung der luftverkehrsrechtlichen Zuverlässigkeit von Luftfahrtunternehmen durch das Luftfahrt-Bundesamt auf möglichst vollständiger Datengrundlage in Anbetracht der Bedeutung des Luftverkehrs in einer mobilen Gesellschaft Vorrang einzuräumen ist. Mit der Vorschrift wird sichergestellt, dass bei unterschiedlichen Behörden vorhandene Informationen zusammengeführt werden können. Die Vorschrift beschränkt sich dabei auf die Erkenntnisse,

die für die Beurteilung der luftverkehrsrechtlichen Zuverlässigkeit von Luftfahrtunternehmen erforderlich sind.

### **Zu § 18 (Ermächtigungen)**

Die Vorschrift enthält die erforderlichen Ermächtigungen, die zum Erlass von Durchführungsbestimmungen erforderlich sind. Die Absätze 1 und 3 enthalten Ermächtigungen ausschließlich für das Bundesministerium der Finanzen. Absatz 2 ermächtigt das Bundesministerium der Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zum Erlass von Durchführungsbestimmungen. Die Verordnungsermächtigungen sind jeweils notwendig, um Einzelheiten des Besteuerungsverfahrens und der verwendeten unbestimmten Rechtsbegriffe zu regeln.

#### **Zu Absatz 1:**

Die Vorschrift enthält in Nummer 1 fünf Ermächtigungen zur Umsetzung von Steuervergünstigungen auf Grund völkerrechtlicher Übereinkommen, und zwar für Diplomaten, NATO-Truppen, für die Vereinigten Staaten von Amerika im Rahmen des Offshore-Steuerabkommens, für die konsularischen Vertretungen und für internationale Einrichtungen.

Nummern 2 und 3 enthalten Ermächtigungen, Verfahrensvorschriften zur Registrierung von Luftverkehrsunternehmen gemäß § 7 und das Erlaubnisverfahren für steuerliche Beauftragte nach § 8 näher zu regeln. Diese Vorschrift soll dem Verordnungsgeber ermöglichen, auf praktische Erkenntnisse nach Inkrafttreten dieses Gesetzes zu reagieren und die Vorgaben über das anzuwendende Verfahren zu konkretisieren.

Nummer 4 enthält die Ermächtigung zu bestimmen, wann Anzeichen für eine Gefährdung der Steuer nach § 9 vorliegen. Hierunter kann zum Beispiel die mehrfache verspätete Zahlung der Steuer, die Vorlage nicht oder nur teilweise gedeckter Schecks oder die Durchführung von Verfahren wegen Steuerverkürzung gegen Unternehmensbeteiligte fallen.

Nummer 5 enthält die Ermächtigung, Verfahrensvorschriften zur Festsetzung und Erhebung der Steuer, insbesondere zur Steueranmeldung und zur Berechnung und Entrichtung der Steuer zu erlassen.

Nummer 6 enthält die Ermächtigung, dass anstatt der Steueranmeldung nach § 12 Absatz 2 Satz 1 ein Durchschnittsbetrag auf Basis der Steueranmeldung des Monats November angemeldet werden kann und dessen Berechnung festzulegen. Damit kann bei Bedarf eine Verfahrenserleichterung für die Steueranmeldung im Dezember durch den Steuerschuldner ermöglicht werden.

Nummer 7 ermächtigt, Bestimmungen darüber zu treffen, wie die Aufzeichnungspflichten nach § 13 zu erfüllen sind und in welchen Fällen Erleichterungen hiervon gewährt werden können. Die Vorschrift trägt der unterschiedlichen Größe und Struktur der einzelnen Luftverkehrsunternehmen und der steuerlichen Beauftragten Rechnung.

#### **Zu Absatz 2:**

Nummer 1 ermächtigt Begriffe in den §§ 2 und 5 näher zu bestimmen. Zur einheitlichen Rechtsanwendung soll dem Verordnungsgeber ermöglicht werden, eine nähere Erläuterung der unbestimmten Rechtsbegriffe vorzunehmen.

Nummer 2 ermächtigt, Bestimmungen über Art, Inhalt und Form der zwischen Hauptzollamt und dem Luftfahrt-Bundesamt, der Bundespolizei sowie die für die Flugsicherung zuständigen Stellen auszutauschenden Daten und Auskünfte zu treffen sowie weitere Angaben über steuerlich relevante Tatsachen nach § 17 Absatz 2 und 3 anzufordern.

**Zu Absatz 3:**

Der Absatz ermächtigt zur Erleichterung und zur Vereinfachung des Besteuerungsverfahrens für die Wirtschaftsbeteiligten und die Verwaltung durch Verordnung, die Übermittlung von Besteuerungsdaten durch Datenfernübertragung zuzulassen.

**Zu § 19 (Anwendungsvorschriften und Übergangsvorschriften)**

Da das Gesetz zum 1. Januar 2011 in Kraft tritt, mussten Sonderregelungen für die erstmalige Registrierung nach § 7 Absatz 1 vorgesehen werden.

Die Bundeszollverwaltung nimmt bislang nicht an der elektronischen Übermittlung von Daten im Rahmen der Steuerdatenübermittlungsverordnung teil. Somit ist deren Anwendung für die Luftverkehrsteuer auszuschließen.