

A. Problem und Ziel

Auch der Flugverkehr soll in die Mobilitätsbesteuerung einbezogen werden, um Anreize für umweltgerechteres Verhalten zu setzen. Dabei 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 Ergebnis der durch europarechtliche Vorgaben und internationale Abkommen gesetzten Rahmenbedingungen. Die Einführung einer internationalen Kerosinsteuer erscheint kurzfristig unrealistisch.

Die Aufhebung der Umsatzsteuerbefreiung von grenzüberschreitenden Beförderungen im Luftverkehr ist in den vergangenen Jahren auf europäischer Ebene wiederholt erörtert worden. Entgegen der wohlwollenden Zustimmung der Europäischen Kommission stößt diese aber weiterhin auf die Ablehnung der Mehrheit der Mitgliedstaaten der Europäischen Union.

B. Lösung

Es wird eine maßvolle Luftverkehrsteuer eingeführt. Anknüpfungspunkt ist der Abflug von Fluggästen von einem inländischen Flugplatz. Die Bemessungsgrundlage stellt maßgeblich auf die Entfernung des Zielflugplatzes vom inländischen Abflugflugplatz ab.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

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

Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung ¹⁾	Kassenjahr			
		2011	2012	2013	2014
Bund	+ 1.000	+ 1.000	+ 1.000	+ 1.000	+ 1.000

¹⁾ 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 personellen und sächlichen 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

E. Sonstige Kosten

Es ist davon auszugehen, dass die Luftverkehrsabgabe regelmäßig auf die Flugpreise aufgeschlagen und somit unmittelbar Auswirkungen auf die Einzelpreise für Flugreisen haben wird. Darüber hinaus sind unmittelbare Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau oder das Verbraucherpreisniveau nicht zu erwarten. Für die Luftfahrtunternehmen ist mit der Einführung einer Luftverkehrsteuer insbesondere ein einmaliger – nicht unerheblicher Aufwand – Anpassungsbedarf der vorhandenen organisatorischen Abläufe und IT-Anwendungen verbunden. Danach dürfte der Aufwand dem Aufwand entsprechen, der für Unternehmen bei der Steuererhebung im Energiesteuerbereich anfällt.

F. Bürokratiekosten

Es werden Informationspflichten für

a) Unternehmen eingeführt / vereinfacht / abgeschafft

Anzahl: 8 / 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. 135 Tsd. Euro (ohne Einmalkosten)

erwartete Einmalkosten: rd. 23 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 und Anzeige
§ 8	Steuerliche Beauftragte
§ 9	Sicherheit
§ 10	Bemessungsgrundlage
§ 11	Steuersatz
§ 12	Steueranmeldung, Fälligkeit
§ 13	Aufzeichnungspflichten
§ 14	Nachschau
§ 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 motorisierten Verkehrsmittel durch ein Luftfahrtunternehmen zu einem Zielflugplatz berechtigt.

§ 2**Begriffsbestimmungen**

Im Sinn dieses Gesetzes sind:

1. Motorisierte Verkehrsmittel:
Flugzeuge und Drehflügler im Sinn von § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 und 2 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes zur Änderung luftverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 24. August 2009 (BGBl. I S. 2942) geändert worden ist;
2. Flugplatz:
Flughäfen und Landeplätze im Sinn von § 6 Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch

Artikel 1 des Gesetzes zur Änderung luftverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 24. August 2009 (BGBl. I S. 2942) geändert worden ist;

3. Luftfahrtunternehmen:
ein Unternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung oder einer gleichwertigen Genehmigung, die es berechtigt, einen Flug zur gewerblichen Beförderung von Personen zu erbringen;
4. Abflug:
der Abflug, der auf dem inländischen oder ausländischen Flugplatz erfolgt, von dem auf Grund des Rechtsvorgangs die Flugreise beginnt;
5. Zielflugplatz:
der inländische oder ausländische Flugplatz, auf dem auf Grund des Rechtsvorganges die Flugreise des Fluggastes endet. Wird die Flugreise planmäßig auf einem inländischen Flugplatz bei einer Zwischenlandung, die zu einem Umsteigen führt, unterbrochen
 - a) bei Landungen zwischen 8 Uhr und 17 Uhr um mehr als 6 Stunden bei Flügen, die zu einem Zielflugplatz in einem Land nach Anlage I führen,
 - b) bei Landungen zwischen 8 Uhr und 17 Uhr um mehr als 12 Stunden bei Flügen, die zu einem Zielflugplatz in einem nicht in Anlage I genannten Land führen,
 - c) bei Landungen zwischen 17 Uhr und 8 Uhr um mehr als 12 Stunden bei Flügen, die zu einem Zielflugplatz in einem Land nach Anlage I führen,
 - d) bei Landungen zwischen 17 Uhr und 8 Uhr um mehr als 24 Stunden bei Flügen, die zu einem Zielflugplatz in einem nicht in Anlage I genannten Land führen,
 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.
6. Fluggäste:
natürliche Personen, die von einem inländischen Flugplatz abfliegen;
7. Flugbesatzung:
alle Personen an Bord, die mit dem Führen des Flugzeuges oder der Versorgung der Fluggäste befasst sind. Als Flugbesatzung gelten auch Flugteilnehmer von Sicherheitsdiensten und Personen, die zum Servicepersonal der Fluggesellschaft gehören, und ähnliche Funktionsträger;
8. Fluglinienverkehr:
die gewerbsmäßig mit Luftfahrzeugen auf bestimmten Linien öffentlich und regelmäßig durchgeführte Beförderung von Personen durch Luftfahrtunternehmen im Sinn von § 21 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes zur Änderung luftverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 24. August 2009 (BGBl. I S. 2942) geändert worden ist.

§ 3

Sachlich und örtlich zuständige Behörde

- (1) Sachlich zuständig für die Durchführung dieses Gesetzes sind die Hauptzollämter.

(2) Örtlich zuständige Behörde ist das Hauptzollamt, von dessen Bezirk aus der Unternehmer sein Luftfahrtunternehmen 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 Luftfahrtunternehmen, die nicht im Inland betrieben werden und keinen steuerlichen Beauftragten benannt haben, ist das Hauptzollamt örtlich zuständig, in dessen Bezirk sie erstmalig steuerlich in Erscheinung treten.

§ 4

Entstehung der Steuer

Die Steuer entsteht mit dem Abflug des Fluggastes von einem inländischen Flugplatz zu einem Zielflugplatz.

§ 5

Steuerbefreiungen

Von den unter § 1 erfassten Rechtsvorgängen sind die folgenden Rechtsvorgänge, die zu einem Abflug von einem inländischen Flugplatz berechtigen, steuerfrei:

1. von Fluggästen, die das zweite Lebensjahr noch nicht vollendet haben, soweit sie keinen eigenen Sitzplatz haben;
2. von Flugbesatzungen, die an Bord mit dem Führen des Flugzeuges oder der Versorgung der Fluggäste befasst sind. Dazu gehören auch Rechtsvorgänge, die dazu dienen, die vorgenannten Personen zu oder von ihrem Einsatzort zu verbringen;
3. von Fluggästen in motorisierten Verkehrsmittel, wenn der Flug ausschließlich militärischen oder anderen hoheitlichen Zwecken dient;
4. erneuter Abflug von Fluggästen, die in Folge eines abgebrochenen Fluges zum inländischen Ausgangsflugplatz zurückgekehrt sind oder einen anderen inländischen Flugplatz angeflogen haben.

§ 6

Steuerschuldner

(1) Steuerschuldner ist das Luftfahrtunternehmen, welches den Abflug des Fluggastes auf Grund des der Steuer unterliegenden Rechtsvorgangs durchführt. Daneben ist der steuerliche Beauftragte (§ 8) Steuerschuldner. Das Luftfahrtunternehmen und der steuerliche Beauftragte sind Gesamtschuldner.

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

§ 7 Registrierung und Anzeige

(1) Luftfahrtunternehmen, die Abflüge im Sinn von § 1 vornehmen wollen, haben sich spätestens drei Wochen vor Durchführung des ersten Abflugs schriftlich beim zuständigen Hauptzollamt registrieren zu lassen.

(2) Im Antrag auf Registrierung sind anzugeben: Name, Geschäfts- oder Wohnsitz, Rechtsform, der abweichende Ort der Buchführung, die Steuernummer beim Finanzamt und – falls erteilt – die Umsatzsteuer-Identifikationsnummer (§ 27a des Umsatzsteuergesetzes). Dem Antrag sind beizufügen

1. ein Nachweis über die Betriebsgenehmigung als Luftfahrtunternehmen,
2. ein Verzeichnis der inländischen Flugplätze, von denen ein Abflug beabsichtigt ist,
3. von Unternehmen, die in das Handelsregister eingetragen sind, ein Registerauszug nach dem neuesten Stand,
4. Unterlagen, die belegen, wann der erste Abflug stattfindet und
5. bei Fluglinienverkehr die Flugliniengenehmigung.

Luftfahrtunternehmen, die nicht im Inland betrieben werden, haben einen nach § 8 zugelassenen steuerlichen Beauftragten zu benennen und diesen durch entsprechende Unterlagen nachzuweisen. Andere Luftfahrtunternehmen können einen steuerlichen Beauftragten nach § 8 benennen.

(3) Luftfahrtunternehmen, die Personen nicht im Fluglinienverkehr befördern, haben weitere Abflüge jeweils spätestens 3 Tage vorher schriftlich dem Hauptzollamt anzuzeigen. Das Hauptzollamt kann auf Antrag zulassen, dass die Anzeige in Form einer vorherigen Sammelanzeige abgegeben wird.

(4) Das Luftfahrtunternehmen hat auf Verlangen des Hauptzollamts weitere Angaben zu machen, wenn solche zur Sicherung des Steueraufkommens oder für die Nachschau (§ 14) erforderlich erscheinen.

(5) Das Luftfahrtunternehmen 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.

(6) Das Hauptzollamt erteilt Luftfahrtunternehmen einen schriftlichen Nachweis über die erfolgte Registrierung.

§ 8 Steuerliche Beauftragte

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

(2) Die Tätigkeit als steuerlicher Beauftragter eines Luftfahrtunternehmens im Sinn von § 7 Absatz 2 Satz 3 bedarf der Erlaubnis. Sie wird auf Antrag unter Widerrufsvorbehalt Personen erteilt, die ihren Sitz im Inland haben, gegen deren steuerliche Zuverlässigkeit keine Bedenken bestehen und die – soweit nach dem Handelsgesetzbuch oder der Abgabenordnung dazu verpflichtet – 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. Name;
2. Geschäfts- oder Wohnsitz;
3. Rechtsform;
4. der abweichende Ort der Buchführung;
5. Steuernummer beim Finanzamt;
6. falls erteilt – Umsatzsteuer-Identifikationsnummer (§ 27a des Umsatzsteuergesetzes).

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

(4) Der steuerliche Beauftragte hat 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 genannten Voraussetzungen nicht mehr erfüllt ist.

§ 9 Sicherheit

Das Hauptzollamt kann von den Steuerschuldnern jederzeit Sicherheit für die Steuer verlangen, die voraussichtlich während eines Kalendermonats entsteht, wenn Anzeichen für eine Gefährdung der Steuer erkennbar sind.

§ 10 Bemessungsgrundlage

Die Steuer bemisst sich nach dem jeweils gewählten Zielflugplatz.

§ 11 Steuersatz

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

- | | | |
|----|-----------------------------|----------|
| 1. | in einem Land nach Anlage I | 13,00 €, |
| 2. | in andere Länder | 26,00 €. |

(2) Das Bundesministerium der Finanzen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung die Steuersätze gemäß Absatz 1 jeweils zu Beginn des Jahres prozentual abzusenken. Die prozentuale Absenkung wird anhand des Verhältnisses der jeweiligen Einnahmen des Vorjahres aus der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten zu einer Milliarde Euro ermittelt. 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) Die Steuerschuldner haben bis zum 15. Tag nach Ablauf des Kalendermonats, in dem die Steuer entstanden ist, eine Steuererklärung nach amtlich vorgeschriebenen Vordruck abzugeben, in der sie die Steuer für den Kalendermonat selbst zu berechnen haben (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. Das Bundesministerium der Finanzen kann im Verwaltungswege zulassen, dass statt der nach Satz 1 anzumeldenden Steuer ein Durchschnittsbetrag angemeldet wird. Für die Steuer, die in der Zeit vom 19. bis 31. Dezember entstanden ist, gilt Absatz 1 sinngemäß. Ist die Anmeldung eines Durchschnittsbetrages zugelassen worden, haben die Steuerschuldner die Anmeldung der Steuer nach Satz 1 in der nach Satz 4 abzugebenden Steueranmeldung nachzuholen.

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

§ 13 Aufzeichnungspflichten

(1) Das Luftfahrtunternehmen oder der steuerliche Beauftragte ist verpflichtet, zur Feststellung der Steuer und der Grundlagen ihrer Berechnung Aufzeichnungen 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

1. die Anzahl der abfliegenden Fluggäste je motorisiertem Verkehrsmittel,
2. Abflug- und Zielflugplatz des motorisierten Verkehrsmittels und
3. der Zeitpunkt des Abflugs

zu ersehen sein.

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

§ 14 Nachschau

(1) Die für die Luftverkehrsteuer bedeutsamen Sachverhalte unterliegen der Nachschau.

(2) Auf die Nachschau werden die Bestimmungen der Abgabenordnung über die Steueraufsicht sinngemäß angewandt. Das Betretungsrecht erstreckt sich auch auf die motorisierten Verkehrsmittel der der Nachschau unterliegenden Luftfahrtunternehmen.

§ 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 auch bereits aufbereitete Daten dem Statistischen Bundesamt zur Darstellung und Veröffentlichung für allgemeine Zwecke übermitteln.

§ 16 Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder leichtfertig

1. entgegen § 7 Absatz 2 Satz 3 die Registrierung bzw. die Bestellung eines steuerlichen Beauftragten nicht, nicht rechtzeitig oder nicht vollständig vornimmt,
2. entgegen § 7 Absatz 3 die Anzeige nicht, nicht rechtzeitig oder nicht vollständig erstattet,
3. entgegen § 7 Absatz 5 oder § 8 Absatz 4 die Änderung der Verhältnisse nicht, nicht rechtzeitig oder nicht vollständig anzeigt,
4. entgegen § 9 eine Sicherheit nicht, nicht rechtzeitig oder nicht vollständig leistet,
5. entgegen § 13 Absatz 1 und 2 Aufzeichnungen nicht, nicht richtig oder nicht vollständig führt,
6. entgegen § 14 Absatz 2 seiner Mitwirkungspflicht nicht, nicht rechtzeitig oder nicht vollständig nachkommt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro geahndet werden, wenn die Handlung nicht nach § 378 der Abgabenordnung geahndet werden kann.

§ 17

Datenaustausch und Auskunftspflichten

(1) Die Flugplatzbetreiber melden alle Abflüge mit Nennung des Abflugdatums und der Abflugzeit, Ziel, Flugnummer und Kennung des motorisierten Verkehrsmittels, Halter und Luftfahrtunternehmen auf Anforderung dem zuständigen Hauptzollamt.

(2) Das Luftfahrtbundesamt, die Bundespolizei, die für die Flugsicherung zuständigen Stellen sowie das Statistische Bundesamt haben dem zuständigen Hauptzollamt auf Anforderung die zur Feststellung von zur Besteuerung erheblichen Informationen mitzuteilen.

(3) Das Hauptzollamt kann anlassbezogen oder auf Anforderung dem Luftfahrtbundesamt Auskünfte aus dem steuerlichen Verfahren erteilen, die zur Beurteilung der nach dem Luftverkehrsrecht geforderten Zuverlässigkeit eines Luftfahrtunternehmens erforderlich sind.

§ 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 bis 15 und 17 zu erlassen und dabei insbesondere

1. die Begriffe des § 2 näher zu bestimmen,
2. die Voraussetzungen der Steuerbefreiungen einschließlich der Begriffe nach § 5 näher zu bestimmen,
3. Bestimmungen zu den in § 10 genannten Bemessungsgrundlagen zu erlassen,

4. Bestimmungen zu erlassen zur Umsetzung der Steuerbefreiungen nach § 5 Nummer 3 nach
 - a) 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) 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 und
 - c) 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,
 5. das Anmeldeverfahren und die Anzeigepflicht nach § 7 näher zu regeln,
 6. das Erlaubnisverfahren nach § 8 näher zu regeln,
 7. nähere Bestimmungen darüber treffen, wie die Aufzeichnungspflichten zu erfüllen sind und in welchen Fällen Erleichterungen bei der Erfüllung dieser Pflichten gewährt werden können,
 8. Verfahrensvorschriften zur Festsetzung und Erhebung der Steuer zu erlassen, insbesondere zur Steueranmeldung, zur Berechnung und Entrichtung der Steuer,
 9. die Voraussetzungen für eine Sicherheitsleistung nach § 9 näher zu bestimmen und das Verfahren der Sicherheitsleistung zu regeln, soweit in diesem Gesetz die Leistung einer Sicherheit vorgesehen ist,
 10. nähere Bestimmungen über Art, Inhalt und Form der vom Flugplatzbetreiber einzuholenden Auskünfte zu treffen sowie weitere Angaben über steuerlich relevante Tatsachen nach § 17 Absatz 1 anzufordern und
 11. nähere Bestimmungen über Art, Inhalt und Form der zwischen dem Hauptzollamt und dem Luftfahrtbundesamt, der Bundespolizei, der für die Flugsicherung zuständigen Stellen sowie dem Statistischen Bundesamt auszutauschenden Daten und Auskünfte zu treffen sowie weitere Angaben über steuerlich relevante Tatsachen nach § 17 Absatz 2 und 3 anzufordern.
- (2) 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 Steuerer-

klärungen, Steueranmeldungen oder sonstige für das Besteuerungsverfahren erforderliche Daten durch Datenfernübertragung übermittelt werden können, und dabei insbesondere

- a) die Voraussetzungen für die Anwendung des Verfahrens,
- b) das Nähere über Form, Inhalt, Verarbeitung und Sicherung der zu übermittelnden Daten,
- c) die Art und Weise der Übermittlung der Daten,
- d) die Zuständigkeit für die Entgegennahme der zu übermittelnden Daten,
- e) die Mitwirkungspflichten Dritter und deren Haftung für Steuern oder Steuervorteile, die auf Grund unrichtiger Erhebung, Verarbeitung oder Übermittlung der Daten verkürzt oder erlangt werden,
- f) den Umfang und die Form der für dieses Verfahren erforderlichen besonderen Erklärungspflichten des Anmelde- oder Steuerpflichtigen

zu regeln sowie

- g) im Benehmen mit dem Bundesministerium des Inneren anstelle der qualifizierten elektronischen Signatur ein anderes sicheres Verfahren, das die Authentizität und die Integrität des übermittelten elektronischen Dokuments sicherstellt, und
- h) Ausnahmen von der Pflicht zur Verwendung einer qualifizierten elektronischen Signatur oder eines anderen sicheren Verfahrens nach Buchstabe g

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 auf Abflüge ab dem 1. Januar 2011 anwendbar.

(2) Abweichend von § 7 Absatz 1 können Luftfahrtunternehmen, 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) Abweichend von § 7 Absatz 3 können Luftfahrtunternehmen, die weitere Abflüge in der Zeit vom 1. Januar bis 17. Februar 2011 durchführen, die Anzeige bis zum 14. Februar 2011 vornehmen. Die Drei-Tagefrist muss in diesem Fall nicht eingehalten werden.

(4) Die Steuerdatenübermittlungsverordnung in der Fassung vom 28. Januar 2003 (BGBl. I S. 139); die zuletzt durch Artikel 2 der Dritten Verordnung zur Änderung der Altersvorsorge-Durchführungsverordnung vom 8. Januar 2009 (BGBl. I S. 31) geändert worden ist, ist nicht anzuwenden.

Artikel XXI

Inkrafttreten

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

Anlage I

(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

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Auch der Flugverkehr soll in die Mobilitätsbesteuerung einbezogen werden, um Anreize für umweltgerechtes Verhalten zu setzen. Dabei 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 Ergebnis der durch europarechtliche Vorgaben und internationale Abkommen gesetzten Rahmenbedingungen. Die Einführung einer internationalen Kerosinsteuer erscheint kurzfristig unrealistisch.

Auch eine Aufhebung der Umsatzsteuerbefreiung von grenzüberschreitenden Beförderungen im Luftverkehr ist in den vergangenen Jahren auf europäischer Ebene wiederholt erörtert worden. Entgegen der wohlwollenden Zustimmung der Europäischen Kommission stößt dies aber weiterhin auf die Ablehnung der Mehrheit der EU-Mitgliedstaaten.

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.

Je größer die geflogene Distanz ist, desto höher ist auch der Ausstoß umweltschädlicher Emissionen. Deshalb sieht der Steuersatz eine Differenzierung nach Flugzielen abhängig von der Entfernung zu den Zielländern vor. Die Luftverkehrsteuer setzt dadurch in Ergänzung zum Einstieg in den Emissionshandel klimaschutzpolitische Akzente.

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.

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.

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. €)

Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung ¹⁾	Kassenjahr			
		2011	2012	2013	2014
Bund	+ 1.000	+ 1.000	+ 1.000	+ 1.000	+ 1.000

¹⁾ 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 personellen und sächlichen 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

Es ist davon auszugehen, dass die Luftverkehrsabgabe regelmäßig auf die Flugpreise aufgeschlagen und somit unmittelbar Auswirkungen auf die Einzelpreise für Flugreisen haben wird. Darüber hinaus sind unmittelbare Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau oder das Verbraucherpreisniveau nicht zu erwarten. Für die Luftfahrtunternehmen ist mit der Einführung einer Luftverkehrsteuer insbesondere ein einmaliger – nicht unerheblicher Aufwand – Anpassungsbedarf der vorhanden organisatorischen Abläufe und IT-Anwendungen verbunden. Danach dürfte der Aufwand dem Aufwand entsprechen, der für Unternehmen bei der Steuererhebung im Energiesteuerbereich anfällt.

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 und 2	Antrag auf Registrierung von ausländischen Luftfahrtunternehmen	19.602	669	1	669	60	28,30	1,00	0	100

		Antrag auf Registrierung von inländischen Luftfahrtunternehmen	3.712	167	1	167	45	28,30	1,00	0	100
2	§ 7 Abs. 3	Anzeige von Abflügen (nur Gelegenheitsverkehr)	15.847	5.512	-	548	5	22,50	1,00	0	100
3	§ 7 Abs. 5	Anzeige der Änderung der Verhältnisse des Luftfahrtunternehmens	168	50	-	836	5	28,30	1,00	0	100
4	§ 8 Abs. 2 und 3	Erlaubnis als steuerlicher Beauftragter	1.723	75	-	75	45	29,30	1,00	0	100
5	§ 8 Abs. 4	Anzeige der Änderung der Verhältnisse des steuerlichen Beauftragten	34	10	-	75	5	29,30	1,00	0	100
6	§ 12 Abs. 1	Abgabe einer Steueranmeldung	64.948	6.225	-	911	20	28,30	1,00	0	100
7	§ 13	Pflicht zum Führen von Aufzeichnungen durch Luftfahrtunternehmen	47.318	10.032	-	836	10	28,30	0,00	0	100
		Pflicht zum Führen von Aufzeichnungen durch steuerliche Beauftragte	4.395	900	-	75	10	29,30	0,00	0	100
8	§ 17 Abs. 1	Meldepflicht Flugplatzbetreiber auf Anforderung	993	50	-	400	40	28,30	1,00	0	100

Gesamtübersicht:	
Summe ohne Einmalkosten in EUR	135.426
Summe Einmalkosten in EUR	23.313

B. Besonderer Teil

Zu Artikel XX Luftverkehrsteuergesetz

Zu §1 (Steuergegenstand)

Der Luftverkehrsteuer unterliegt ein Rechtsvorgang, der zum Abflug von Fluggästen von einem inländischen Flugplatz mit einem motorisierten Verkehrsmittel durch ein Luftfahrtunternehmen berechtigt. Das Vorhandensein eines entgeltlichen Beförderungsvertrages ist dabei nicht Voraussetzung für die Besteuerung. Durch die Bezugnahme auf Luftfahrtunternehmen wird sichergestellt, dass nur Flüge Steuergegenstand sind, die nicht der Energiebesteuerung unterliegen. Rein privat motivierte Flüge unterliegen nicht diesem Gesetz, weil die für diese Flüge verwendeten Kraftstoffe bereits der Energiebesteuerung unterliegen.

Der Besteuerung unterliegt die Beförderung von Fluggästen nur dann, sofern 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, unterliegt die Abflugberechtigung für den inländischen Abflug nach der Zwischenlandung, nicht der Besteuerung. Liegt dagegen dem Abflug nach der Zwischenlandung in Deutschland ein eigener Rechtsvorgang zu Grunde, der zu einem Abflug von einem inländischen Flugplatz berechtigt, unterliegt diese Abflugberechtigung der Besteuerung.

Bei inländischen Zubringerflügen unterliegt der Abflug in Deutschland, der sich an den Zubringerflug anschließt, ebenfalls nur dann einer nochmaligen Besteuerung, 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 der Besteuerung unterliegen.

Inländische Hin- und Rückflüge werden jeweils besteuert, da hier zweimal ein Abflug zu einem Zielflugplatz erfolgt. Bei Rundflügen, bei denen das motorisierte Verkehrsmittel 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.

Die Luftverkehrssteuer ist eine Rechtsverkehrssteuer. Die Abgabenordnung ist anzuwenden.

Zu § 2 (Begriffsbestimmungen)

Zu Nummer 1

Von den in § 1 Absatz 2 Satz 1 Luftverkehrsgesetz aufgezählten Luftfahrzeugen kommen nur Flugzeuge und Drehflügler für die Erhebung der Luftverkehrssteuer in Betracht, da nur in diesen Luftfahrzeugen Fluggäste üblicherweise gewerbsmäßig durch Luftfahrtunternehmen befördert werden.

Zu Nummer 2

Der Begriff von Flugplätzen im luftverkehrsrechtlichen Sinne (vgl. § 6 des Luftverkehrsgesetzes), umfasst alle Landeplätze auf denen Abflüge durch Luftfahrtunternehmen erfolgen. Im Hinblick auf den Steuergegenstand, kommen nur solche Flugplätze in Betracht, die dem allgemeinen Verkehr dienen.

Zu Nummer 3

Luftfahrtunternehmen 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 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 der Aufenthalt aber die im Gesetz bestimmten Fristen überschreitet, gilt die Reise als beendet. Auf diese Weise werden so genannte Stopover

(längere gewollte Zwischenaufenthalte) von üblichen Wartezeiten bei Transit-, Transfer- und Zubringerflügen abgegrenzt.

Zu Nummer 5

Alle Reisenden, die auf Grund eines Rechtsvorgangs von einem Luftfahrtunternehmen befördert werden und von einem inländischen Flugplatz abfliegen.

Zu Nummer 6

Flugbesatzungsmitglieder unterliegen nicht der Besteuerung. Den Flugbesatzungsmitgliedern gleichgestellt werden Flugeilnehmer von Sicherheitsdiensten und ähnliche Funktionsträger.

Zu Nummer 7

Der Begriff wird ausschließlich für die Regelung des § 7 Absatz 3 benötigt.

Zu § 3 (Sachlich und örtlich zuständige Behörde)

Die Vorschrift bestimmt die für die Verwaltung der Luftverkehrsteuer sachlich und örtlich zuständige Behörde.

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 missbrauchsanfällig 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

Flugbesatzungsmitglieder unterliegen nicht der Besteuerung. Den Flugbesatzungsmitgliedern gleichgestellt werden Flugeilnehmer von Sicherheitsdiensten und ähnliche Funktionsträger.

Zu Nummer 3

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

Zu Nummer 4

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

Zu § 6 (Steuerschuldner)

Steuerschuldner ist das Luftfahrtunternehmen, das auf Grund des der Steuer unterliegenden Rechtsvorgangs den Abflug des Fluggastes durchführt. Weiterer Steuerschuldner ist der steuerliche Beauftragte (§ 8), der vom Luftfahrtunternehmen benannt worden ist. Dies schränkt den Kreis der Steuerschuldner erheblich ein und vereinfacht somit den Vollzug der Luftverkehrssteuer.

Für den Fall, dass ein Luftfahrtunternehmen entgegen der Bestimmung des § 7 Absatz 2 Satz 3 keinen steuerlichen Beauftragten benennt, haften der Eigentümer oder der Halter des motorisierten Verkehrsmittels für die Zahlung der Steuer. Dabei kann der Anspruch auf Zahlung unmittelbar gegen den Eigentümer oder den Halter geltend gemacht werden. Insoweit ist § 219 AO nicht anwendbar.

Zu § 7 (Registrierung und Anzeige)

Drei Wochen vor dem ersten Abflug hat sich das Luftfahrtunternehmen beim zuständigen Hauptzollamt registrieren zu lassen. Dies dient der steuerlichen Erfassung des künftigen Steuerschuldners und erleichtert die steuerliche Überwachung. Luftfahrtunternehmen, die ihren Sitz nicht im Geltungsbereich des Gesetzes haben, müssen einen nach § 8 zugelassenen steuerlichen Beauftragten benennen. Besteht für Luftfahrtunternehmen, die nicht im Linienverkehr Personen befördern, die Verpflichtung, Abflüge drei Tage vorher schriftlich dem Hauptzollamt anzuzeigen. Hierbei kann das Hauptzollamt Erleichterungen zulassen. Auch dies dient der steuerlichen Erfassung und Überwachung.

Zu § 8 (Steuerlicher Beauftragter)

Sofern ein Luftfahrtunternehmen 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 Luftfahrtunternehmens ein. Die steuerlichen Beauftragten werden voll in das Steuerpflichtverhältnis eingebunden; sie haben die Pflichten des im Ausland ansässigen Luftfahrtunternehmens als eigene zu erfüllen, wobei ihnen die gleichen Rechte wie dem des von ihm vertretenen Luftfahrtunternehmens 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.

Die Regelung orientiert sich an den bereits vorhandenen Vorschriften zum Versandhandel in den Verbrauchsteuergesetzen.

Zu § 9 (Sicherheit)

Wenn Anzeichen für eine Gefährdung der Steuer erkennbar sind, kann das Hauptzollamt von dem Luftfahrtunternehmen jederzeit Sicherheit für die Steuer verlangen.

Zu § 10 (Bemessungsgrundlage)

Als Bemessungsgrundlage wird der gewählte Zielflugplatz herangezogen. Mit dieser Differenzierung wird dem Umstand Rechnung getragen, dass mit einer größeren Flugdistanz auch unterschiedliche Mengen von Schadstoffen ausgestoßen werden.

Zu § 11 (Steuersatz)

Der Steuersatz ist abhängig vom Zielflugplatz. Abflüge in Länder, deren größter Verkehrsflughafen in einer Entfernung von maximal 2.500 Kilometer vom Flughafen Frankfurt am Main entfernt liegen, werden deshalb mit einem niedrigeren Steuersatz belegt. Dies trägt dem Schadstoffausstoß Rechnung, der sich durch weiter entfernte Flugziele ergibt. 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, die Steuersätze 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 Luftfahrtunternehmens 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 (§ 6 Absatz 1) oder der steuerliche Beauftragte (§ 8) 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.

Zu Absatz 2

Kommt der Steuerschuldner den Registrierungs- und Anzeigepflichten § 7 Absatz 1 bis 3 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 Nachschau oder Außenprüfung überprüfen zu können, hat das Luftfahrtunternehmen oder der steuerliche Beauftragte Aufzeichnungen zu führen.

Zu § 14 (Nachschau)

Eine wirksame Bekämpfung des Steuerbetruges macht die Kenntnis der tatsächlichen Verhältnisse eines Unternehmens erforderlich. Die allgemeine Nachschau ist keine Prüfung im Sinne der §§ 193 ff. AO, die zuvor angekündigt werden müsste. Sie dient vielmehr 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 allgemeinen Nachschau 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 Nachschau nicht zu gefährden, ist ein nahtloser Übergang von der allgemeinen Nachschau zu einer Außenprüfung zu ermöglichen, wie es für den Zoll und die Verbrauchsteuern auch möglich ist. Geben die getroffenen Feststellungen hierzu Anlass, kann von der allgemeinen Nachschau zu einer Außenprüfung übergegangen werden. In diesem Fall ist in dem schriftlichen Hinweis der Prüfungsumfang festzulegen.

Zu § 15 (Geschäftsstatistik)

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

Zu § 16 (Bußgeldvorschriften)

Die Vorschrift enthält die Bußgeldvorschriften.

Zu § 17 (Datenaustausch und Auskunftspflichten)

Diese Vorschrift dient dazu, Steueranmeldungen von Luftfahrtunternehmen und steuerlichen Beauftragten auf ihre Vollständigkeit und Richtigkeit überprüfen zu können. Dadurch wird eine steuerliche Überwachung sichergestellt. Umgekehrt wird das Hauptzollamt in die Lage versetzt, Erkenntnisse aus dem Steuerverfahren, die zur Beurteilung der luftverkehrsrechtlichen Zulässigkeit relevant sind, dem Luftfahrtbundesamt mitzuteilen.

Zu § 18 (Ermächtigungen)

Die Vorschrift enthält die erforderlichen Ermächtigungen, die zum Erlass von Durchführungsbestimmungen erforderlich sind.

Zu § 19 (Anwendungsvorschriften und Übergangsvorschriften)

Da das Gesetz zum 1. Januar 2011 in Kraft tritt, mussten Sonderregelungen vorgesehen für die erstmalige Registrierung nach § 7 Absatz 1 und die Anzeige nach § 7 Absatz 3.