

# Referentenentwurf des Bundesministeriums der Finanzen (Stand: 2. Oktober 2019)

## Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes

### A. Problem und Ziel

Die Bundesregierung hat im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 unter anderem beschlossen, Anreize zu schaffen, um den Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen zu verringern und die Bürgerinnen und Bürger zu klimafreundlichem Handeln zu ermuntern. Im Zuge dessen soll das in besonders hohem Maße klima- und umweltschädliche Fliegen weiter verteuert werden, indem die Luftverkehrsteuer erhöht wird. Die bisherige Bepreisung des Luftverkehrs bildet die auch im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern besondere Klima- und Umweltschädlichkeit zum einen nicht ausreichend ab und hat zum anderen zu keiner nennenswerten nachhaltigen Veränderung der Wachstumsraten beim Passagieraufkommen und damit der Gesamtanzahl der Flugbewegungen geführt, ebenso wenig zu einer Verkehrsverlagerung auf die Bahn.

### B. Lösung

Im Rahmen des haushaltsrechtlichen Gesamtdeckungsprinzips tragen die höheren Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer als Bestandteil der Steuereinnahmen des Bundes insgesamt auch zur Finanzierung der steigenden Ausgaben zur Bekämpfung des Klimawandels und der Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen bei.

### C. Alternativen

Keine.

### D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung <sup>1)</sup>	Kassenjahr				
		2019	2020	2021	2022	2023
Insgesamt	535	-	360	530	560	585
Bund	535	-	360	530	560	585
Länder	0	0	0	0	0	0
Gemeinden	0	0	0	0	0	0

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

## **E. Erfüllungsaufwand**

### **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht durch die Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes kein Mehraufwand.

### **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Für die Wirtschaft vermindert sich der Erfüllungsaufwand in nicht bezifferbarem Umfang durch die Vereinheitlichung der Regelungen für die monatlichen Luftverkehrsteueranmeldungen.

Da für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand entsteht, kommt die One in, one out-Regel (Bundeskabinett vom 25. März 2015) im vorliegenden Fall nicht zur Anwendung.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

### **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Für die Finanzverwaltung entsteht durch die notwendigen Anpassungen im IT-Fachverfahren ein zusätzlicher einmalig anfallender Erfüllungsaufwand im Jahr 2019 von ca. 45 Tausend EUR.

## **F. Weitere Kosten**

Durch die Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes entstehen den Luftverkehrsunternehmen zusätzliche Kosten von insgesamt 500 Mio. Euro. Mittelständische Unternehmen mit weniger als 500 Mitarbeitern sind ebenfalls betroffen. Die Luftverkehrsteuer wird regelmäßig auf die Flugpreise aufgeschlagen und somit direkt an den Fluggast weitergegeben.

Die zu erwartende Überwälzung der Steuer auf die Flugpreise wird unmittelbar Auswirkungen auf die Einzelpreise für Flugreisen haben. Insbesondere im Bereich der so genannten Billigfluggesellschaften kann die Steuer so einen erheblichen Anteil des Gesamtflugpreises ausmachen.

Unmittelbare Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau oder das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

# Referentenentwurf des Bundesministeriums der Finanzen

## Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

### Artikel 1

#### Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes

Das Luftverkehrsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 9. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1885; 2013 I S. 81), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 27. August 2017 (BGBl. I S. 3299; 2018 I S. 126, 1094) geändert worden ist, wird wie folgt geändert

1. In der Inhaltsübersicht wird die Angabe zu § 6 wie folgt gefasst:  
„§ 6 Steuer- und Haftungsschuldner“.
2. § 5 Nummer 5 wird aufgehoben.
3. Die Überschrift zu § 6 wird wie folgt gefasst:  
„§ 6 Steuer- und Haftungsschuldner“
4. § 7 Absatz 2 Satz 1 Nummer 5 wird wie folgt gefasst:  
„5. falls erteilt, die Steuernummer beim Finanzamt und die Umsatzsteuer-Identifikationsnummer nach § 27a des Umsatzsteuergesetzes.“
5. In § 8 Absatz 2 Satz 2 wird das Wort „Geschäftssitz“ durch das Wort „Geschäftssitz“ ersetzt.
6. § 11 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
    - aa) In Nummer 1 wird die Angabe „7,50 Euro“ durch die Angabe „10,43 Euro“ ersetzt.
    - bb) In Nummer 2 wird die Angabe „23,43 Euro“ durch die Angabe „32,57 Euro“ ersetzt.
    - cc) In Nummer 3 wird die Angabe „42,18 Euro“ durch die Angabe „58,63 Euro“ ersetzt.
  - b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:  
„Die Steuer wird ermäßigt auf einen Steuersatz in Höhe von 20 Prozent des jeweils gültigen Steuersatzes nach § 11 Absatz 1 Nummer 1 für Rechtsvorgänge, die zu Abflügen von Fluggästen berechtigen, die nicht

bereits nach § 5 Absatz 1 Nummer 4 steuerbefreit sind, von und zu einer inländischen, dänischen oder niederländischen Nordseeinsel, die nicht über einen tidenunabhängigen Straßen- oder Gleisanschluss mit dem Festland verbunden ist, wenn der Start- oder Zielort

a) auf dem Festland nicht weiter als 100 Kilometer Luftlinie von der Küste entfernt ist oder

b) sich auf einer anderen inländischen, dänischen oder niederländischen Nordseeinsel befindet.

Der ermäßigte Steuersatz beträgt 2,09 Euro.“

7. § 12 Absatz 2 wird aufgehoben.
8. § 18 Absatz 1 Nummer 6 wird aufgehoben.
9. Die Anlage 1 (zu § 11) wird wie folgt geändert:
  - a) Die Wörter „Mazedonien, Ehem. Jugoslaw. Rep.“ werden durch die Wörter „Nordmazedonien, Republik“ ersetzt.
  - b) Das Wort „Moldau“ wird durch die Wörter „Moldau, Republik“ ersetzt.
  - c) Die Wörter „Slowakische Republik“ werden durch das Wort „Slowakei“ ersetzt.
10. In Anlage 2 (zu § 11) wird nach dem Wort „Sudan“ das Wort „Südsudan“ eingefügt.

## **Artikel 2**

### **Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am 1. April 2020 in Kraft.

# **Begründung**

## **A. Allgemeiner Teil**

### **I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen**

Das Klimaschutzprogramm 2030 stellt die Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 sicher und beinhaltet neben Vorgaben zu einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung auch sektorale Maßnahmen zur Minderung von Treibhausgasemissionen. Vor diesem Hintergrund sind auch Maßnahmen im Luftverkehr umzusetzen. Im Eckpunktepapier zum Klimaschutzprogramm 2030 ist die Erhöhung der Luftverkehrsteuer vorgesehen, um das in hohem Maße klima- und umweltschädliche Fliegen weiter zu verteuern. Das Eckpunktepapier sieht zusätzlich vor, eine Regelung zu schaffen, die die Dumpingpreise bei Flugtickets verhindern soll, indem diese nicht zu einem Preis unterhalb der anwendbaren Steuern, Zuschläge, Entgelte und Gebühren verkauft werden dürfen. Diese Regelung erfolgt außerhalb des Luftverkehrsteuergesetzes.

### **II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs**

Die derzeit geltenden gesetzlichen Steuersätze in § 11 Abs. 1 LuftVStG werden zum 1. April 2020 erhöht. Zudem entfällt der Absenkungsmechanismus gem. § 11 Abs. 2 LuftVStG, wonach die gesetzlichen Steuersätze jährlich unter Berücksichtigung des Einbezugs des Luftverkehrs in den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten abgesenkt wurden. Überdies werden mit der Überarbeitung des Luftverkehrsteuergesetzes weitere, überwiegend formale Aspekte sowie eine Beihilfeentscheidung der EU-Kommission im Gesetzestext aufgenommen.

### **III. Gesetzgebungskompetenz**

Für die Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 105 Absatz 2, erster Halbsatz GG, da dem Bund das Aufkommen aus dieser Steuer ganz zusteht.

### **IV. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen**

Die vorgesehenen gesetzlichen Maßnahmen stehen im Einklang mit dem Unionsrecht und den bestehenden völkerrechtlichen Verträgen.

### **V. Gesetzesfolgen**

#### **1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung**

Entfällt.

#### **2. Nachhaltigkeitsaspekte**

Das Gesetz steht im Einklang mit der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung.

Die Anhebung der Luftverkehrsteuer ist Teil des Klimaschutzprogramms 2030 zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 und dient damit dem Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen künftiger Generationen, dem Klima und dem sparsamen Umgang mit Energieressourcen. Die Anhebung der Steuersätze verstärkt die bereits gesetzten Anreize für ein umweltgerechtes Verhalten im Flugverkehr. Daneben stehen die Einnahmen auch im Zusammenhang mit der nachhaltigen Finanzierung der notwendigen Klimaschutzmaßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030.

### 3. Demografische Auswirkungen

Keine.

### 4. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

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

Ifd. Nr.	Maßnahme	Steuerart / Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung <sup>1</sup>	Kassenjahr				
				2019	2020	2021	2022	2023
1	<u>§ 11 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 LuftVStG</u> Anhebung der Steuer je Fluggast bei Flügen mit einem Zielort nach Anlage 1 von 7,50 € auf 10,43 € Anlage 2 von 23,43 € auf 32,57 € und in andere Länder von 42,18 € auf 58,63 €	<b>Insg.</b>	<b>+535</b>	-	<b>+360</b>	<b>+ 530</b>	<b>+ 560</b>	<b>+ 585</b>
		LuftVSt	+535	-	+360	+ 530	+ 560	+ 585
		<b>Bund</b>	<b>+535</b>	-	<b>+360</b>	<b>+ 530</b>	<b>+ 560</b>	<b>+ 585</b>
		LuftVSt	+535	-	+360	+ 530	+ 560	+ 585
		<b>Länder</b>	-	-	-	-	-	-
		<b>Gem.</b>	-	-	-	-	-	-
2	<u>§ 12 Abs. 2 LuftVStG</u> Abschaffung der Sonderregelung, wonach für den Monat Dezember zwei Voranmeldungen abgegeben werden müssen	<b>Insg.</b>	-	-	<b>-55</b>	-	-	-
		LuftVSt	-	-	-55	-	-	-
		<b>Bund</b>	-	-	<b>-55</b>	-	-	-
		LuftVSt	-	-	-55	-	-	-
		<b>Länder</b>	-	-	-	-	-	-
		<b>Gem.</b>	-	-	-	-	-	-
3	<u>Finanzielle Auswirkungen insgesamt</u>	<b>Insg.</b>	<b>+535</b>	-	<b>+305</b>	<b>+ 530</b>	<b>+ 560</b>	<b>+ 585</b>
		LuftVSt	+535	-	+305	+ 530	+ 560	+ 585
		<b>Bund</b>	<b>+535</b>	-	<b>+305</b>	<b>+ 530</b>	<b>+ 560</b>	<b>+ 585</b>
		LuftVSt	+535	-	+305	+ 530	+ 560	+ 585
		<b>Länder</b>	-	-	-	-	-	-
		<b>Gem.</b>	-	-	-	-	-	-

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

## **5. Erfüllungsaufwand**

### **5.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht durch die Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes kein Mehraufwand.

### **5.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Für die Wirtschaft vermindert sich der Erfüllungsaufwand in nicht bezifferbarem Umfang durch die Vereinheitlichung der Regelungen für die monatlichen Luftverkehrsteueranmeldungen sowie durch die Aufhebung der bisher in § 11 Abs. 2 enthaltenen Regelung zur jährlichen Absenkung der gesetzlichen Steuersätze.

Da für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand entsteht, kommt die One in, one out-Regel (Bundeskabinett vom 25. März 2015) im vorliegenden Fall nicht zur Anwendung.

### ***Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten***

Keine Erhöhung von Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

### **5.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Für die Finanzverwaltung entsteht durch die notwendigen Anpassungen im IT-Fachverfahren ein zusätzlicher einmalig anfallender Erfüllungsaufwand im Jahr 2019 von ca. 45.000 Euro.

Überdies vermindert sich der Erfüllungsaufwand durch die Aufhebung der bisher in § 11 Abs. 2 enthaltenen Regelung zur jährlichen Absenkung der gesetzlichen Steuersätze.

## **6. Weitere Kosten**

Durch die Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes entstehen den Luftverkehrsunternehmen zusätzliche Kosten von insgesamt 500 Mio. Euro. Mittelständische Unternehmen mit weniger als 500 Mitarbeitern sind ebenfalls betroffen. Die Luftverkehrsteuer wird regelmäßig auf die Flugpreise aufgeschlagen und somit direkt an den Fluggast weitergegeben.

Die zu erwartende Überwälzung der Steuer auf die Flugpreise wird unmittelbar Auswirkungen auf die Einzelpreise für Flugreisen haben. Insbesondere im Bereich der so genannten Billigfluggesellschaften kann die Steuer so einen erheblichen Anteil des Gesamtflugpreises ausmachen.

Unmittelbare Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau oder das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

## **7. Weitere Gesetzesfolgen**

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

## **VI. Befristung; Evaluation**

Wegen der nicht signifikanten Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand ist eine Evaluation der Regelungen nicht erforderlich.



## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes)**

#### **Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)**

Die Anpassung der Inhaltsübersicht verweist nunmehr vollständig auf den Regelungsgehalt der Vorschrift. Aus der Angabe ging bislang nicht hervor, dass in § 6 Abs. 2 Regelungen zum Haftungsschuldner enthalten sind.

#### **Zu Nummer 2 (§ 5 Nummer 5)**

Die Streichung setzt die Vorgaben der Beihilfeentscheidung der Europäischen Kommission vom 19. Dezember 2012 (ABl. C122/8 vom 27. April 2013) um, wonach für diese Flüge keine Steuerbefreiung mehr, sondern ein ermäßigter Steuersatz anzuwenden ist. Der Beschluss wurde im Verwaltungswege bereits umgesetzt.

#### **Zu Nummer 3 (§ 6)**

Die formale Ergänzung der Überschrift um den Haftungsschuldner stellt den Regelungsgehalt der Vorschrift nunmehr vollständig und übersichtlich dar. Aus der Überschrift ging bislang nicht hervor, dass in § 6 Abs. 2 Regelungen zum Haftungsschuldner enthalten sind.

#### **Zu Nummer 4 (§ 7 Absatz 2 Satz 1 Nummer 5)**

Die geforderten Angaben im Antrag des Luftverkehrsunternehmens auf Registrierung sind anzupassen, da ausländischen Luftverkehrsunternehmen nicht immer eine Steuernummer erteilt wird.

#### **Zu Nummer 5 (§ 8 Absatz 2 Satz 2)**

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung des Wortlauts.

#### **Zu Nummer 6 (§ 11)**

Mit der Erhöhung der Steuersätze der Luftverkehrsteuer wird die Einzelmaßnahme 27 des Klimaschutzprogramms 2030 umgesetzt.

Zur Verstärkung der Anreizwirkung zur umweltgerechtem Verhalten im Flugverkehr werden die Steuersätze über alle Distanzklassen gleichmäßig erhöht.

Mit § 11 Absatz 2 bestand eine gesetzliche Regelung zum jährlichen Erlass einer Verordnung zur Anpassung der gesetzlichen Steuersätze der Luftverkehrsteuer aufgrund der Einbeziehung des Luftverkehrs in den europäischen Emissionshandel. Die Berechnung der Höhe der Absenkung der gesetzlichen Steuersätze erfolgte regelmäßig anhand des Ergebnisses der jährlichen Versteigerung von Luftverkehrszertifikaten.

Diesem Emissionshandel unterliegen jedoch gleichermaßen steuerbare Passagier- sowie nicht steuerbare Frachtflugverkehre. Hinzu kommt, dass Luftfahrzeugbetreiber ihre

Abgabeverpflichtungen über Emissionshandelszertifikate, deren Handel nicht im bisherigen Absenkungsmechanismus im LuftVStG berücksichtigt wird, erfüllen können. Eine zielgenaue Berechnung der Absenkungshöhe ist damit nicht gegeben.

Im Absatz 2 wird nunmehr die in Nummer 2 beschriebene Beihilfeentscheidung im LuftVStG umgesetzt.

#### **Zu Nummer 7 (§ 12 Absatz 2)**

Die Streichung dient der einheitlichen Handhabung und damit der Vereinfachung für Wirtschaftsbeteiligte und Verwaltung. Der Bundesrechnungshof hatte hier einen erhöhten Aufwand festgestellt.

#### **Zu Nummer 8 (§ 18 Absatz 1 Nummer 6)**

Folgeanpassung aus Nr. 8. Mit Wegfall der Sonderregelung für die Steueranmeldung für den Zeitraum vom 1. bis 18. Dezember eines Jahres ist diese Regelung nicht mehr erforderlich.

#### **Zu Nummer 9 (Anlage 1)**

Mit den Änderungen werden Anpassungen in den völkerrechtlich verbindlichen Länderbezeichnungen berücksichtigt.

#### **Zu Nummer 10 (Anlage 2)**

Mit den Änderungen werden Anpassungen in den völkerrechtlich verbindlichen Länderbezeichnungen berücksichtigt.

#### **Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)**

Artikel 2 bestimmt, dass die Änderungen durch das vorliegende Gesetz am 1. April 2020 in Kraft treten. Dadurch wird dem Vertrauensschutz der Steuerpflichtigen Rechnung getragen. Zudem muss das Verwaltungsverfahren angepasst werden.