

# **Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP**

## **Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes**

- BT-Drucksache 17/10744 -

Stichwort: Anpassungen des Luftverkehrsteuergesetzes aufgrund europarechtlicher Vorgaben sowie Entwicklungen aufgrund der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten

---

### **I. Änderung der Bezeichnung des Gesetzes und Ergänzung von Artikel 2a (Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes)**

1. Die Bezeichnung des Gesetzes wird wie folgt gefasst:

„Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes sowie zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes“

2. Nach Artikel 2 wird folgender Artikel 2a eingefügt:

#### **„Artikel 2a Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes**

Das Luftverkehrsteuergesetz vom 9. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1885) wird wie folgt geändert:

1. § 3 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Für Luftverkehrsunternehmen, die ihren Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union haben und keinen steuerlichen Beauftragten benannt haben, ist das Hauptzollamt örtlich zuständig, in dessen Bezirk der erste Abflug erfolgt.“

b) Nach dem bisherigen Satz 3 wird folgender Satz eingefügt:

„Abweichend von Satz 2 verbleibt die örtliche Zuständigkeit für Luftverkehrsunternehmen, die ihren Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäi-

schen Union haben und die Benennung eines steuerlichen Beauftragten aufheben, bei dem bisher örtlich zuständigen Hauptzollamt.“

c) Der bisherige Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„Für Luftverkehrsunternehmen, die ihren Sitz nicht im Inland oder in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union haben und keinen steuerlichen Beauftragten benannt haben, ist bis zur Benennung des steuerlichen Beauftragten das Hauptzollamt örtlich zuständig, in dessen Bezirk der erste Abflug erfolgt.“

2. § 6 Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Benennt ein Unternehmen, das keinen Sitz im Inland oder in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union hat, keinen steuerlichen Beauftragten, so haften der Eigentümer und der Halter des Flugzeugs oder Drehflüglers für die Steuer-schuld.“

3. § 7 Absatz 2 Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Luftverkehrsunternehmen, die keinen Sitz im Inland oder in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union haben, haben dem Hauptzollamt im Antrag auf Registrierung zusätzlich einen nach § 8 zugelassenen Beauftragten zu benennen und für diesen entsprechende Unterlagen vorzulegen.“

4. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 wird die Angabe „8,00 Euro“ durch die Angabe „7,50 Euro“ ersetzt.

bb) In Nummer 2 wird die Angabe „25,00 Euro“ durch die Angabe „23,43 Euro“ ersetzt.

cc) In Nummer 3 wird die Angabe „45,00 Euro“ durch die Angabe „42,18 Euro“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „wird“ die Wörter „ab 2013“ eingefügt.

bb) Satz 4 wird aufgehoben.“

3. Artikel 3 Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a und c, Nummer 1a bis k und Nummer 2a bis c sowie Artikel 2a treten am 1. Januar 2013 in Kraft.“

## **II. Begründung**

### **Zu Artikel 2a (Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes)**

Aufgrund europarechtlicher Vorgaben entfällt die bei Einführung des Luftverkehrsteuergesetzes vorhandene Erforderlichkeit, dass Luftverkehrsunternehmen aus Mitgliedstaaten der Europäischen Union weiterhin einen steuerlichen Beauftragten benennen müssen. Diese Notwendigkeit besteht nunmehr nur noch bei ausländischen Luftverkehrsunternehmen aus anderen Staaten als denen der Europäischen Union. Daneben haben sich im Vergleich zum Zeitpunkt der Einführung des Luftverkehrsteuergesetzes bei der Einbeziehung des Luftverkehrs in den europäischen Emissionshandel Entwicklungen ergeben, die bei Einführung nicht absehbar waren. Die entsprechenden Regelungen des Luftverkehrsteuergesetzes sind daher anzupassen.

### **Zu Nummer 1 bis 3**

Am 1. Januar 2013 soll das Gesetz über die Durchführung der gegenseitigen Amtshilfe in Steuersachen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU-Amtshilfegesetz – EUAHiG) in Kraft treten, mit der die Richtlinie 2011/16/EU des Rates vom 15. Februar 2011 über die Zusammenarbeit der Verwaltungsbehörden im Bereich der Besteuerung und zur Aufhebung der Richtlinie 77/799/EWG (Amtshilferichtlinie) in nationales Recht umgesetzt wird. Der Geltungsbereich dieser der neuen Richtlinie erstreckt sich im Gegensatz zur bisherigen Richtlinie auch auf die Luftverkehrsteuer. Dadurch wird der Austausch von Informationen zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten der Europäischen Union erleichtert und es werden Maßnahmen der Außenprüfung durch die Behörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Union möglich.

Zum 1. Januar 2012 ist bereits das Gesetz über die Durchführung der Amtshilfe bei der Beitreibung von Forderungen in Bezug auf bestimmte Steuern, Abgaben und sonstige Maßnahmen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU-Beitreibungsgesetz - EUBeitrG vom 7. Dezember 2011 (BGBl. I S. 2592)) in Kraft getreten. Hiermit wurde die EU-Beitreibungsrichtlinie 2010/24/EU in deutsches Recht umgesetzt. Es besteht dadurch grundsätzlich die Möglichkeit, auch bezüglich der Luftverkehrsteuer im Rahmen der Amtshilfe Beitreibungsersuchen in andere Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu stellen. Durch das Inkrafttreten der beiden o. g. Gesetze sind nunmehr die Gründe entfallen, die bei Einführung des Luftverkehrsteuergesetzes dazu führten, dass von Luftverkehrsunternehmen aus Mitgliedstaaten der Europäischen Union ein steuerlicher Beauftragter mit Sitz im Inland zu bestellen war.

### **Zu Nummer 1 (§ 3)**

Die Vorschrift wurde ergänzt mit Regelungen zur örtlichen Zuständigkeit für Luftverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union. Soweit diese keinen steuerlichen Beauftragten benennen, ist das Hauptzollamt örtlich zuständig, in dessen Bezirk der erste Abflug erfolgt. Soweit ein Luftverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union bisher einen steuerlichen Beauftragten benannt hat und nunmehr die vorhandene Benennung aufgrund der Neuregelung des § 7 Absatz 2 Satz 3 des Gesetzes nicht mehr fortführen möchte, bleibt die örtliche Zuständigkeit des bisher zuständigen Hauptzollamts bestehen. Durch diese Regelung wird ein umfangreicher Wechsel der örtlichen Zuständigkeit für die Bearbeitung der Luftverkehrsteuer infolge der Neuregelung des § 7 Absatz 2 Satz 3 des Gesetzes vermieden.

### **Zu Nummer 2 (§ 6)**

Die Regelung in Absatz 2 Satz 1 wurde dergestalt angepasst, dass sie jetzt nur noch für Luftverkehrsunternehmen mit Sitz in einem Land außerhalb der Europäischen Union gilt.

### **Zu Nummer 3 (§ 7)**

Durch die Änderung in Absatz 2 Satz 3 besteht die Pflicht für Luftverkehrsunternehmen zur Benennung eines steuerlichen Beauftragten nur noch für Luftverkehrsunternehmen mit Sitz in einem Land außerhalb der Europäischen Union. Luftverkehrsunternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union können – wie bisher Luftverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland auch – auf freiwilliger Basis weiterhin einen steuerlichen Beauftragten nach § 8 des Gesetzes benennen.

### **Zu Nummer 4 (§ 11)**

Die Vorschrift regelt die Anpassung der Ausgangssteuersätze des § 11 Absatz 1 und die Verschiebung des Erlasses der Verordnung zur Anpassung der Steuersätze für die Luftverkehrsteuer wegen Einbeziehung des Luftverkehrs in den europäischen Emissionshandel auf das Jahr 2013.

#### **Zu Nummer 4a (§ 11 Absatz 1)**

Im Jahr 2012 ist die Berechnung der Anpassung der Steuersätze für 2013 nach dem in § 11 Absatz 2 vorgesehenen Verfahren nicht möglich, weil im ersten Halbjahr 2012 keine Einnahmen aus der Einbeziehung des Luftverkehrs in den europäischen Emissionshandel vorhanden sind. Diese Entwicklung war bei Einführung der gesetzlichen Regelung des § 11 nicht absehbaren (vgl. insoweit die Begründung zu Nummer 4b). Da aber im vierten Quartal 2012 Einnahmen aus der Einbeziehung des Luftverkehrs in den europäischen Emissionshandel entstehen werden, würde eine Besteuerung in Höhe der bisherigen Steuersätze aus Absatz 1 dem Grundgedanken der Regelungen des Absatzes 2 nicht gerecht. Aufgrund der seit 2011 stetig ansteigenden Passagierzahlen im gewerblichen Luftverkehr ergibt sich ein begrenzter Handlungsspielraum zur dauerhaften Absenkung der Ausgangssteuersätze. Daher werden die Steuersätze 2012 für das Jahr 2013 durch gesetzliche Anpassung der Ausgangssteuersätze fortgeschrieben.

#### **Zu Nummer 4b (§ 11 Absatz 2)**

Nach § 11 Absatz 2 Luftverkehrsteuergesetz (LuftVStG) besteht eine gesetzliche Regelung zum jährlichen Erlass einer Verordnung zur prozentualen Anpassung der Steuersätze für die Luftverkehrsteuer wegen Einbeziehung des Luftverkehrs in den europäischen Emissionshandel. Die Höhe der Anpassung ergibt sich grundsätzlich aus einer Schätzung nach Maßgabe der Sätze 2 und 3. Basis dieser Schätzung sind die Einnahmen des jeweils ersten Halbjahres aus den Versteigerungen von Treibhausgasemissionszertifikaten für den Luftverkehr. Im ersten Halbjahr 2012 hat - entgegen der Erwartung bei Einführung der gesetzlichen Regelung - keine Auktion stattgefunden. Die ersten Versteigerungen werden erst im vierten Quartal 2012 stattfinden; es ist davon auszugehen, dass entgegen der Schätzung aus dem Jahr 2011 die Einnahmen geringer ausfallen werden und voraussichtlich 35 Mio. Euro nicht übersteigen werden. Da davon auszugehen ist, dass diese späten Termine für die Versteigerungen der Neueinführung des Zertifikatehandels im Luftverkehr geschuldet sind, aber im nächsten Jahr eine sichere Datenlage zu den Ergebnissen der Versteigerungen von Treibhausgasemissionszertifi-

katen für den Luftverkehr vorliegen wird, erfolgt die Aussetzung der Verordnung nur für das Jahr 2013.

**Zu Nummer 4b aa** (§ 11 Absatz 2 Satz 1)

Änderung des Termins zum nächsten Erlass der Luftverkehrsteuer-Absenkungsverordnung auf das Jahr 2013.

**Zu Nummer 4b bb** (§ 11 Absatz 2 Satz 4)

Die Regelung enthält die Vorgaben für die Berechnung der Absenkung der Steuersätze, welche ausdrücklich nur für den Erlass der Luftverkehrsteuer-Absenkungsverordnung 2012 (LuftVStAbsenkV 2012) Geltung haben. Die Verordnung wurde mit Wirkung vom 1. Januar 2012 erlassen (BGBl. 2011 I Nr.67 vom 21. Dezember 2011); die Regelung ist damit nicht mehr notwendig.

**Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)**

Absatz 3 wird dahingehend redaktionell angepasst und ergänzt, dass Artikel 2a der Gesetzesänderungen am 1. Januar 2013 in Kraft tritt.

**III. Finanzielle Auswirkungen**

Ifd. Nr.	Maßnahme	Volle Jahreswirkung <sup>1) 2)</sup> - in Mio. Euro -	Kassenjahr			
			2012	2013	2014	2015
4a	§ 11 Absatz 1 Luftverkehrsteuergesetz <sup>2)</sup>	-40	0	-40	-40	-40
4b	§ 11 Absatz 2 Luftverkehrsteuergesetz	0	0	+35	0	0
Finanzielle Auswirkungen insgesamt		-40	0	-5	-40	-40

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

<sup>2)</sup> Die endgültigen finanziellen Auswirkungen stehen in Abhängigkeit des Passagieraufkommens im Luftverkehr in den o. g. Jahren und können damit nicht hinreichend präzise prognostiziert werden.