



Sachstand

Fragen zur Luftverkehrsteuer in Deutschland

Fragen zur Luftverkehrsteuer in Deutschland

Aktenzeichen: WD 4 - 3000 - 174/18

Abschluss der Arbeit: 9. November 2018

Fachbereich: WD 4: Haushalt und Finanzen

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzugeben und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Fragestellung	4
2.	Derzeitige Rechtslage in Bezug auf die Luftverkehrsteuer	4
3.	Rechtslage vor Einführung der Luftverkehrsteuer	4
4.	Überlegungen zur Einführung der Luftverkehrsteuer sowie bisherige Erfahrungen	4

1. Fragestellung

Der Fragesteller möchte Auskunft darüber, ob in Deutschland eine Luftverkehrsteuer erhoben wird, wie diese ausgestaltet ist und welche Argumente für oder gegen ihre Einführung sprachen.

2. Derzeitige Rechtslage in Bezug auf die Luftverkehrsteuer

Die Luftverkehrsteuer wird in Deutschland als bundesgesetzlich geregelte Verkehrsteuer erhoben. Ihr unterliegen Rechtsvorgänge, die den Abflug von Fluggästen eines Luftverkehrsunternehmens zu einem Zielort regeln. Rechtsgrundlagen für die Erhebung der Luftverkehrsteuer sind das Luftverkehrsteuergesetz in der jeweils geltenden Fassung sowie die zu seiner Durchführung erlassenen Verordnungen.

Der Steuertarif beträgt je Abflug von einem inländischen Flughafen:

- 7,46 Euro (EU-Mitgliedstaaten und –Beitrittskandidaten, EFTA-Mitgliedstaaten und in diesem Entfernungskreis liegende Drittstaaten)
- 23,31 Euro (Länder zwischen der vorgenannten Distanzklasse bis zu einer Entfernung von 6.000 Kilometern)
- 41,97 Euro (Entfernung über 6.000 Kilometer)

Für Abflüge von inländischen zu inländischen, dänischen oder niederländischen Nordseeinseln wird ein ermäßigter Steuersatz in Höhe von 1,49 Euro erhoben, wenn die Inseln nicht mit dem Festland verbunden sind.

Abflüge im Rahmen von Transitflügen und erneute inländische Abflüge, die sich an einen Zuliegerflug anschließen, werden grundsätzlich nicht besteuert. Darüber hinaus gibt es etliche Ausnahmetatbestände, wie z. B. bei Abflügen, die militärischen/hoheitlichen oder medizinischen Zwecken dienen oder die von Hauptwohnsitzinhabern von und zu inländischen Inseln erfolgen. Ebenfalls nicht besteuert werden Abflüge von Kleinkindern ohne eigenen Sitzplatz. Der Luftfrachtverkehr unterliegt generell nicht der Besteuerung.

3. Rechtslage vor Einführung der Luftverkehrsteuer

Vor der Einführung der Luftverkehrsteuer im Rahmen des Haushaltbegleitgesetzes 2011 ist in Deutschland keine vergleichbare Luftverkehrsabgabe erhoben worden.

4. Überlegungen zur Einführung der Luftverkehrsteuer sowie bisherige Erfahrungen

Im Juni 2010 beschloss die Bundesregierung als Teil eines Maßnahmenpakets zur Konsolidierung des Bundeshaushalts die Einführung einer Luftverkehrsteuer mit dem Ziel, Einnahmen für den Bund in Höhe von 1 Milliarde Euro jährlich zu erzielen. Dieses Ziel wurde seit 2011 in jedem Jahr nahezu erreicht. Die mit der Luftverkehrsteuer generierten Einnahmen sollen einen Beitrag sowohl zur Einhaltung der Defizitgrenze des Europäischen Stabilitäts- und Wachstumspakts als auch zur Einhaltung der neuen Schuldenregel des Artikels 115 des Grundgesetzes leisten. Daneben beabsichtigte die Bundesregierung eine Verstärkung der Anreize für umweltgerechtes Verhalten durch die Einbeziehung des Flugverkehrs in die Mobilitätsbesteuerung.

Ein von der Bundesregierung 2011 in Auftrag gegebenes Gutachten eines unabhängigen schweizerischen Wirtschaftsinstituts kam zu dem Ergebnis, dass die Luftverkehrsteuer bereits im Jahr 2012 keine dämpfenden Auswirkungen mehr auf die Entwicklung des Passagieraufkommens hatte. Bei nationalen Steuern sei jedoch darauf hinzuweisen, dass in aller Regel inländische Unternehmen von den Steuern im eigenen Land stärker betroffen seien als Unternehmen mit einem Sitz außerhalb des betroffenen Landes und dessen Steuerhoheit. Dennoch wird darauf hingewiesen, dass es keine stichhaltigen Hinweise auf eine wesentliche Wettbewerbsverzerrung für den Wirtschaftsstandort Deutschland durch Einführung der Luftverkehrsteuer gebe. Vielmehr stelle die Luftverkehrsteuer eine moderate Belastung des Luftverkehrs dar, die haushaltspolitisch und steuerpolitisch im Hinblick auf eine Einbeziehung des Luftverkehrs in die Mobilitätsbesteuerung notwendig gewesen sei.
