



# **Durchführungsbestimmungen zur Luftverkehrssteuer**

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. ALLGEMEINES.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1 Rechtlicher Rahmen.....</b>	<b>4</b>
1.1.1 Luftverkehrsteuergesetz (LuftVStG).....	4
1.1.2 Luftverkehrsteuer-Durchführungsverordnung (LuftVStDV).....	4
1.1.3 Festlegung der Steuersätze aufgrund § 11 Abs. 2 LuftVStG .....	5
1.1.4 Anwendbarkeit sonstiger Vorschriften.....	6
<b>1.2 Steuerart.....</b>	<b>6</b>
<b>1.3 Anwendungsbereich .....</b>	<b>6</b>
<b>1.4 Abgrenzung Energiesteuer und LuftVSt.....</b>	<b>6</b>
<b>1.5 Bericht über die Auswirkungen der Einführung des LuftVStG auf den Luftverkehrssektor und die Entwicklung der Steuereinnahmen aus der LuftVSt.....</b>	<b>7</b>
<b>2. MATERIELLE GRUNDLAGEN DER BESTEUERUNG BZW. STEUERTATBESTAND.....</b>	<b>7</b>
<b>2.1 Steuergegenstand (§ 1 LuftVStG) .....</b>	<b>7</b>
<b>2.2 Begriffsbestimmungen (§§ 1 und 2 LuftVStG) .....</b>	<b>12</b>
<b>2.3 Steuerentstehung (§ 4 LuftVStG).....</b>	<b>15</b>
2.3.1 Flugunterbrechungen .....	15
<b>2.4 Steuerbefreiungen (§ 5 LuftVStG) .....</b>	<b>17</b>
2.4.1 Allgemeines .....	17
2.4.2 Abflüge, die militärischen oder hoheitlichen Zwecken dienen (§ 5 Nr. 2 LuftVStG) .....	17
2.4.3 Inselflüge nach § 5 Nr. 4 LuftVStG .....	18
2.4.4 Inselflüge nach § 5 Nr. 5 LuftVStG .....	20
2.4.5 Abflüge, die medizinischen Zwecken dienen (§ 5 Nr. 6 LuftVStG).....	20
2.4.6 Rundflüge (§ 5 Nr. 7 LuftVStG).....	21
2.4.7 Flugbesatzungen (§ 5 Nr. 8 LuftVStG).....	21
<b>2.5 Steuerschuldner und Haftungsschuldner (§ 6 LuftVStG).....</b>	<b>22</b>
2.5.1 Luftverkehrsunternehmen als Steuerschuldner .....	23
2.5.2 Steuerlicher Beauftragter als Steuerschuldner .....	24
2.5.3 Haftungsschuldner (§ 6 Abs. 2 LuftVStG).....	24
<b>2.6 Bemessungsgrundlage und Steuersatz (§§ 10 und 11 LuftVStG).....</b>	<b>24</b>
2.6.1 Steuersätze nach § 11 Abs. 1 LuftVStG.....	24
2.6.2 Ermäßigter Steuersatz für Inselflüge nach § 5 Nr. 5 LuftVStG .....	26
<b>3. ZUSTÄNDIGKEIT (§ 3 LUFTVSTG) .....</b>	<b>27</b>
<b>3.1 Sachliche Zuständigkeit .....</b>	<b>27</b>
<b>3.2 Örtliche Zuständigkeit .....</b>	<b>27</b>
<b>4. REGISTRIERUNG, ERLAUBNISVERFAHREN STEUERLICHER BEAUFTRAGTER (§§ 7 UND 8 LUFTVSTG).....</b>	<b>28</b>

<b>4.1</b>	<b>Registrierung (§ 7 LuftVStG)</b> .....	<b>28</b>
<b>4.2</b>	<b>Anzeige nach § 7 Abs. 1 Satz 2 LuftVStG</b> .....	<b>29</b>
<b>4.3</b>	<b>Steuerlicher Beauftragter (§ 8 LuftVStG)</b> .....	<b>29</b>
4.3.1	Beantragung und Erteilung der Erlaubnis (§ 8 Abs. 2 LuftVStG).....	30
4.3.2	Beendigung des Vertretungsverhältnisses/Widerruf der Erlaubnis.....	31
<b>5.</b>	<b>STEUERANMELDUNG, FÄLLIGKEIT, STEUERFESTSETZUNG, SICHERHEIT, AUFZEICHNUNGSPFLICHTEN</b> .....	<b>32</b>
<b>5.1</b>	<b>Steueranmeldung/Fälligkeit/Steuerfestsetzung (§ 12 LuftVStG)</b> .....	<b>32</b>
5.1.1	Steueranmeldung und Fälligkeit .....	32
5.1.2	Vorlage von Unterlagen .....	33
5.1.3	Steuerfestsetzung .....	33
5.1.3.1	Erstattungen an Beteiligte in anderen Mitgliedstaaten der EU .....	33
	Steuerbescheid auf Schätzgrundlage.....	34
5.1.3.2	.....	34
<b>5.2</b>	<b>Festsetzung einer Sicherheit (§ 9 LuftVStG)</b> .....	<b>34</b>
<b>5.3</b>	<b>Aufzeichnungspflichten (§ 13 LuftVStG)</b> .....	<b>34</b>
<b>6.</b>	<b>STEUERAUFSICHT (§ 14 LUFTVSTG), AUßENPRÜFUNG</b> .....	<b>35</b>
<b>7.</b>	<b>AHNDUNG VON ZUWIDERHANDLUNGEN</b> .....	<b>35</b>
<b>8.</b>	<b>AMTSHILFE (ANWENDUNG EUAHIG)</b> .....	<b>36</b>
<b>9.</b>	<b>INTERNET-LUFTVERKEHRSTEUERANMELDUNG, VORDRUCKE, DATENAUSTAUSCH</b> .....	<b>36</b>
<b>9.1</b>	<b>Internet-Luftverkehrsteueranmeldung (ILA)</b> .....	<b>36</b>
<b>9.2</b>	<b>Vordrucke</b> .....	<b>36</b>
<b>9.3</b>	<b>Datenaustausch und Auskunftspflichten (§ 17 LuftVStG)</b> .....	<b>37</b>
9.3.1	Zusammenarbeit mit Flugplatzbetreibern .....	37
9.3.2	Zusammenarbeit mit dem Luftfahrt-Bundesamt .....	37
9.3.3	Zusammenarbeit mit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH.....	38
<b>10.</b>	<b>ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS/GLOSSAR</b> .....	<b>38</b>

## Anlagenverzeichnis

- Anlage 1: Anwendung der Übergangsvorschrift nach § 19 Abs. 1 LuftVStG
- Anlage 2: Nord- und Ostseeinseln
- Anlage 3: Flugplätze im Küstengebiet
- Anlage 4: Überseeische Länder und Gebiete
- Anlage 5: Örtliche Zuständigkeiten

# 1. Allgemeines

(1) Mit dem Haushaltsbegleitgesetz 2011 hat der Bundestag auch die Einführung einer Luftverkehrsteuer (LuftVSt) beschlossen. Mit dem Luftverkehrsteuergesetz (LuftVStG) soll der gewerbliche Passagierflugverkehr in die Mobilitätsbesteuerung einbezogen werden, um Anreize für ein umweltgerechteres Verhalten zu setzen. Der Luftfrachtverkehr unterliegt nicht der Besteuerung.

## 1.1 Rechtlicher Rahmen

### 1.1.1 Luftverkehrsteuergesetz (LuftVStG)

(2) Das LuftVStG ist unter Art. 1 im Haushaltsbegleitgesetz 2011 enthalten, das am 14. Dezember 2010 im Bundesgesetzblatt I S. 1885 verkündet wurde und nach Art. 24 Abs. 1 Satz 1 des Haushaltsbegleitgesetzes 2011 am 15. Dezember 2010 in Kraft getreten ist.

Die LuftVSt gilt für alle ab dem 1. September 2010 abgeschlossenen Rechtsvorgänge, die zu Abflügen ab dem 1. Januar 2011 berechtigen.

Zur Gesetzesbegründung siehe Bundestag Drucksache (BT-Drs.) 17/3030 vom 27. September 2010 und 17/3452 vom 27. Oktober 2010.

Der Erste Senat des Bundesverfassungsgerichts hat mit Urteil vom 5. November 2014 – 1 BvG 3/11 – entschieden, dass die § 1, § 2 Nummern 4 und 5, § 4, § 5 Nummern 2, 4c und 5, §§ 10 und 11 sowie die Anlagen 1 und 2 des LuftVStG vom 9. Dezember 2010 in der Fassung des Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes vom 5. Dezember 2012 mit dem Grundgesetz vereinbar sind.

(3) Am 11. Dezember 2012 wurde das Gesetz zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes sowie zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes vom 5. Dezember 2012 im Bundesgesetzblatt I S. 2436 verkündet.

Die in Art. 3 des Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes sowie zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes aufgeführten Änderungen sind zum 1. Januar 2013 in Kraft getreten und beinhalten im Wesentlichen

- den Wegfall der Pflicht zur Benennung eines steuerlichen Beauftragten für Luftverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der EU sowie
- die dauerhafte Absenkung der Steuersätze nach § 11 Abs. 1 LuftVStG auf das Niveau der im Kalenderjahr 2012 anzuwendenden Steuersätze in Höhe von 7,50 Euro, 23,43 Euro und 42,18 Euro.  
Zur Gesetzesbegründung siehe BT-Drs. 17/11387 vom 7. November 2012.

### 1.1.2 Luftverkehrsteuer-Durchführungsverordnung (LuftVStDV)

(4) Die Verordnung zur Durchführung des Luftverkehrsteuergesetzes (Luftverkehrsteuer-Durchführungsverordnung – LuftVStDV) wurde am 30. August 2012 im Bundesgesetzblatt I S. 1812 verkündet und ist am 1. September 2012 in Kraft getreten.

Die LuftVStDV präzisiert die Definition des Luftverkehrsunternehmens (§ 1 LuftVStDV), enthält eine Aufzählung von Anzeichen für eine Gefährdung der Steuer

(§ 3 LuftVStDV) sowie Regelungen über die Erteilung der Erlaubnis als steuerlicher Beauftragter (§ 2 LuftVStDV).

Darüber hinaus bildet sie die rechtliche Grundlage nach § 150 Abs. 6 Abgabenordnung (AO) für die Einführung eines IT-Fachverfahrens zur Erhebung der LuftVSt sowie für die elektronische Abgabe der Luftverkehrsteueranmeldung (§§ 4 bis 6 LuftVStDV).

### **1.1.3 Festlegung der Steuersätze aufgrund § 11 Abs. 2 LuftVStG**

(5) Die Ermächtigungsgrundlage zur Absenkung der Steuersätze nach § 11 Abs. 1 LuftVStG ergibt sich aus § 11 Abs. 2 LuftVStG.

Die entsprechenden Rechtsverordnungen werden jährlich vom Bundesministerium der Finanzen (BMF) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie aufgrund der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten erlassen.

(6) Zur Absenkung der Steuersätze im **Kalenderjahr 2012** wurde die Verordnung zur Absenkung der Steuersätze nach § 11 Abs. 2 LuftVStG im Jahr 2012 (Luftverkehrsteuer-Absenkungsverordnung 2012 – LuftVStAbsenkV 2012) am 21. Dezember 2011 im Bundesgesetzblatt I S. 2732 verkündet und ist am 1. Januar 2012 in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 2012 außer Kraft getreten. Mit dieser Verordnung wurden die Steuersätze in 2012 auf 7,50 Euro, 23,43 Euro und 42,18 Euro abgesenkt.

(7) Mit der Änderung des LuftVStG zum 1. Januar 2013 wurden die Steuersätze nach § 11 Abs. 1 LuftVStG dauerhaft abgesenkt (vgl. Ziffer 1.1.1 – Abs. (3)). Die Anwendung von § 11 Abs. 2 LuftVStG wurde für das **Kalenderjahr 2013** gleichzeitig ausgeschlossen.

Zur Festlegung der Steuersätze im **Kalenderjahr 2014** wurde die Verordnung zur Festlegung der Steuersätze im Jahr 2014 nach § 11 Abs. 2 LuftVStG (Luftverkehrsteuer-Festlegungsverordnung 2014 – LuftVStFestV 2014) am 30. Dezember 2013 im Bundesgesetzblatt I S. 4383 verkündet und ist am 1. Januar 2014 in Kraft getreten. Mit dieser Verordnung wurde festgelegt, dass die Steuersätze des § 11 Abs. 1 LuftVStG für das Jahr 2014 unverändert bleiben.

Zur Festlegung der Steuersätze im **Kalenderjahr 2015** wurde die Verordnung zur Festlegung der Steuersätze im Jahr 2015 nach § 11 Abs. 2 LuftVStG (Luftverkehrsteuer-Festlegungsverordnung 2015 – LuftVStFestV 2015) am 4. Dezember 2014 im Bundesgesetzblatt I S. 1822 verkündet und ist am 1. Januar 2015 in Kraft getreten. Mit dieser Verordnung wurde festgelegt, dass die Steuersätze des § 11 Abs. 1 LuftVStG für das Jahr 2015 unverändert bleiben.

(8) Zur Festlegung der Steuersätze im **Kalenderjahr 2016** wurde die Verordnung zur Festlegung der Steuersätze im Jahr 2016 nach § 11 Abs. 2 LuftVStG (Luftverkehrsteuer-Festlegungsverordnung 2016 – LuftVStFestV 2016) am 20. November 2015 im Bundesgesetzblatt I S. 1978 verkündet und ist am 1. Januar

2016 in Kraft getreten. Mit dieser Verordnung wurden die Steuersätze in 2016 auf 7,38 Euro, 23,05 Euro und 41,49 Euro abgesenkt.

(9) Zur Absenkung der Steuersätze im **Kalenderjahr 2017** wurde die Verordnung zur Absenkung der Steuersätze im Jahr 2017 nach § 11 Abs. 2 LuftVStG (Luftverkehrsteuer-Absenkungsverordnung 2017 – LuftVStAbenkV 2017) am 9. November 2016 im Bundesgesetzblatt I S. 2488 verkündet und ist am 1. Januar 2017 in Kraft getreten. Mit dieser Verordnung wurden die Steuersätze in 2017 auf 7,47 Euro, 23,32 Euro und 41,99 Euro abgesenkt.

#### **1.1.4 Anwendbarkeit sonstiger Vorschriften**

(10) Es gelten die Vorschriften der AO zu den Verkehrsteuern.

### **1.2 Steuerart**

(11) Bei der LuftVSt handelt es sich um eine **Verkehrsteuer**.

Verkehrsteuern knüpfen an Akte oder Vorgänge des Rechtsverkehrs an. Anknüpfungspunkt der LuftVSt ist der Rechtsvorgang, der zum Abflug eines Fluggastes im Inland berechtigt (vgl. § 1 Abs. 1 LuftVStG und Ziffer 2.1 – Abs. (15) – (20)).

### **1.3 Anwendungsbereich**

(12) Die LuftVSt ist anwendbar auf Rechtsvorgänge ab dem 1. September 2010, bei denen der Fluggast dem Luftverkehrsunternehmen erst am oder nach dem 1. September 2010 benannt wird und die zu Abflügen eines Fluggastes von einem inländischen Startort mit einem Flugzeug oder Drehflügler ab dem 1. Januar 2011 berechtigen (§§ 1 Abs. 1 und 19 Abs. 1 LuftVStG).

**Inland** im Sinne des LuftVStG ist das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland. Hierzu gehören die Festlandoberfläche, die Inseloberflächen und das Küstenmeer. Das Küstenmeer ist nach den Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (SRÜ) ein bis zu 12 Seemeilen breiter Meeresstreifen ausgehend von der Basislinie (Niedrigwasserlinie entlang der Küste) (Art. 2 bis 5 SRÜ). Die Ausschließliche Wirtschaftszone nach Art. 55 ff. SRÜ gehört hingegen nicht zum deutschen Staatsgebiet.

Die sogenannte Tiefwasserreede gehört zum Küstenmeer der Bundesrepublik Deutschland (Art. 12 SRÜ und Bekanntmachung der Proklamation der Bundesregierung über die Ausweitung des deutschen Küstenmeeres vom 11. November 1994 (Bundesgesetzblatt I S. 3428)).

### **1.4 Abgrenzung Energiesteuer und LuftVSt**

(13) Mit Einführung der LuftVSt unterliegt die Personenbeförderung auf dem Luftweg mit Ausnahme der Steuerbefreiungen nach § 5 LuftVStG regelmäßig der Besteuerung:

Die gewerbsmäßige Personenbeförderung durch Luftfahrtunternehmen ist nach § 27 Abs. 2 Nr. 1 Energiesteuergesetz (EnergieStG) i. V. m. § 60 Abs. 4 Nr. 1 Verordnung

zur Durchführung des Energiesteuergesetzes (EnergieStV) energiesteuerbefreit, unterliegt jedoch der LuftVSt.

*Die gewerbsmäßige Erbringung von Dienstleistungen in Form einer Personenbeförderung ist nach § 27 Abs. 2 Nr. 1 EnergieStG i.V.m. § 60 Abs. 4 Nr. 2 EnergieStV energiesteuerbefreit und unterliegt jedoch in Einzelfällen nicht der LuftVSt.*

Die nicht gewerbsmäßige Beförderung von Personen durch Privatpersonen oder Unternehmen, die keine Zulassung als Luftfahrtunternehmen besitzen, unterliegt der Energiesteuer, jedoch nicht der LuftVSt.

## **1.5 Bericht über die Auswirkungen der Einführung des LuftVStG auf den Luftverkehrssektor und die Entwicklung der Steuereinnahmen aus der LuftVSt**

(14) Das BMF hat – unter Beteiligung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie – dem Deutschen Bundestag nach § 19 Abs. 4 LuftVStG am 29. Juni 2012 einen Bericht über die Auswirkungen der Einführung des LuftVStG auf den Luftverkehrssektor und die Entwicklung der Steuereinnahmen aus der LuftVSt vorgelegt (BT-Drs. 17/10225 vom 29. Juni 2012; Fortschreibungsbericht für das erste Halbjahr 2012: BT-Drs. 17/10985 vom 12. Oktober 2012).

## **2. Materielle Grundlagen der Besteuerung bzw. Steuertatbestand**

### **2.1 Steuergegenstand (§ 1 LuftVStG)**

#### **Rechtsvorgang**

(15) Ein Rechtsvorgang (§ 1 Abs. 1 LuftVStG), der zum Abflug eines Fluggastes berechtigt, kann z. B. ein entgeltlicher Beförderungsvertrag, eine Zuwendung aus Flugprämienprogrammen, eine Schenkung, eine Einlösung eines Gewinnes aus einem Gewinnspiel oder ein Arbeitsvertrag zwischen Flugbesatzung und Luftverkehrsunternehmen sein.

Ein Rechtsvorgang kann zu mehreren Flügen berechtigen (z. B. inländischer Zubringerflug mit Weiterflug ins Ausland, Hin- und Rückflug).

Ein Rechtsvorgang kann auch Teil eines Vertragsbündels sein, z. B. bei Flugpauschalreisen.

Das **Flugticket** (andere Bezeichnung Flugschein) ist das Dokument (auch in elektronischer Form) über den Abschluss des Beförderungsvertrages. Ein Flugticket kann bis zu vier Flüge abbilden (sog. Flight Coupon). Sieht der Beförderungsvertrag mehr als vier Flüge vor, wird ein sog. Verbindungsflugschein (engl. conjunction ticket) ausgestellt. Ein Rechtsvorgang (Beförderungsvertrag) wird in diesen Fällen auf zwei miteinander verbundenen Flugtickets abgebildet.

(16) Maßgeblich für die Bestimmung des Rechtsvorgangs ist die Benennung des Fluggastes gegenüber dem Luftverkehrsunternehmen, da ab diesem Zeitpunkt eine konkrete Abflugberechtigung und damit ein steuerbarer Rechtsvorgang im Sinne des LuftVStG entsteht.

Im Regelfall erfolgt mit der Ticketbuchung die Benennung des Fluggastes gegenüber dem Luftverkehrsunternehmen.

Sog. **Rahmenbuchungen/Charterkontingentverträge** sind daher keine steuerbaren Rechtsvorgänge. Durch solche Verträge zwischen Reiseveranstaltern und Luftverkehrsunternehmen sichert sich der Reiseveranstalter mit oder ohne Rückgabemöglichkeit Plätze in bestimmten Flügen. Diese Verträge dienen der Sicherstellung von Abflugmöglichkeiten für eine bestimmte Anzahl von Fluggästen, beinhalten jedoch keine konkrete Abflugberechtigung für einzelne Fluggäste.

(17) Es obliegt dem Luftverkehrsunternehmen im Rahmen seiner Aufzeichnungspflichten nach § 13 LuftVStG nachzuweisen, ob der Flugbuchung ein oder mehrere Rechtsvorgänge zugrunde liegen.

(18) Indizien dafür, dass es sich bei einer Flugreise um **einen Rechtsvorgang** handelt, sind:

- einheitlicher Buchungsvorgang (Buchung zum gleichen Zeitpunkt),
- einheitliches Ticket ggf. mit Umsteigeberechtigung (sog. Via-Ticket),
- Ausstellung einer Rechnung,
- durchgechecktes Gepäck (Ausnahme bei Stopover-Flügen, siehe Ziffer 2.3.1 – Abs. (48) – (52)),
- Ausweisung der gesamten Flugroute durch den Passenger Name Record (PNR),
- Zahlung der Rechnung an ein Luftverkehrsunternehmen bzw. Verrechnung der Luftverkehrsunternehmen, die miteinander kooperieren.

Die Erfüllung eines der o.g. Kriterien allein genügt nicht, um von **einem Rechtsvorgang** auszugehen. Vielmehr sind die Gesamtumstände des jeweiligen Einzelfalls zu berücksichtigen.

(19) Indizien dafür, dass sich eine Flugreise aus **mehreren Rechtsvorgängen** zusammensetzt, sind:

- unterschiedliche Buchungszeitpunkte,
- mehrere Tickets liegen für den jeweiligen Reiseverlauf vor,
- getrennte Rechnungen,
- erneutes Einchecken des Fluggastes mit Gepäck (Ausnahme bei Stopover-Flügen, siehe Ziffer 2.3.1 – Abs. (48) – (52)).

(20) Zur sprachlichen Vereinfachung und besseren Lesbarkeit werden in den Durchführungsbestimmungen teilweise die Begriffe „steuerpflichtiger/steuerbefreiter (Ab)Flug“ anstatt der rechtlich zutreffenden Begriffe „steuerpflichtiger/steuerbefreiter Rechtsvorgang, der zum Abflug eines Fluggastes berechtigt“, verwendet.



### Übergangsvorschrift nach § 19 Abs. 1 LuftVStG

(21) Die **Übergangsvorschrift nach § 19 Abs. 1 LuftVStG** setzt für eine Steuerbarkeit von Abflügen ab dem 1. Januar 2011 grundsätzlich die Benennungen von Fluggästen am oder nach dem 1. September 2010 gegenüber dem Luftverkehrsunternehmen voraus.

Einzelheiten zur Anwendung der Übergangsvorschrift nach § 19 Abs. 1 LuftVStG sind der Anlage 1 – Anwendung der Übergangsvorschrift nach § 19 Abs. 1 LuftVStG zu entnehmen.

### Modifizierung des Rechtsvorgangs

(22) Der LuftVSt unterliegt ein Rechtsvorgang in der Form, wie er zum Zeitpunkt des Abschlusses des Beförderungsvertrages Bestand hatte.

(23) Im Regelfall erfolgt eine **Modifizierung des Rechtsvorgangs** durch eine Umbuchung. Erfolgt die Modifizierung des Rechtsvorgangs **im Inland vor dem Abflug** von einem inländischen Startort, hat sie luftverkehrssteuerrechtliche Auswirkungen:

#### Beispiel:

Beförderungsvertrag Berlin – Sydney; vor Abflug von Berlin ändert der Fluggast den Beförderungsvertrag, indem er sich über eine Umbuchung ein neues Ticket Berlin – Dubai ausstellen lässt, weil er nicht nach Sydney weiterfliegen will; Steuerentstehung für Flug Berlin – Dubai.

(24) Erfolgt **im Inland** eine **Modifizierung des Rechtsvorgangs nach dem Abflug** von einem inländischen Startort (z. B. Änderung des ursprünglichen Rechtsvorgangs in zwei Rechtsvorgänge) ist jeweils der Rechtsvorgang, wie er zum Zeitpunkt des Abflugs Bestand hatte, maßgeblich für die Bestimmung des Steuersatzes.

#### Beispiel:

„Ursprünglicher“ Beförderungsvertrag Berlin – Frankfurt – Dubai; bei der Zwischenlandung in Frankfurt ändert der Reisende den Beförderungsvertrag, indem er sich über eine Umbuchung ein neues Ticket Frankfurt – New York ausstellen lässt; Steuerentstehung für Flug Berlin – Frankfurt – Dubai und zusätzlich für Flug Frankfurt – New York, da zum Zeitpunkt des Abflugs ab Berlin ein gültiger Beförderungsvertrag für den Flug Berlin – Dubai und zum Zeitpunkt des Abflugs ab Frankfurt ein gültiger Beförderungsvertrag Frankfurt – New York vorlagen.

Erfolgt **im Ausland** eine **Modifizierung des Rechtsvorgangs nach dem Abflug** von einem inländischen Startort, die zu einer Änderung des Reiseverlaufs führt, hat dies grundsätzlich keinen Einfluss auf die Steuerentstehung und die Höhe des Steuersatzes.

#### Beispiel:

„Ursprünglicher“ Beförderungsvertrag – Frankfurt – Amsterdam – Dubai; bei der Zwischenlandung in Amsterdam ändert der Reisende den Beförderungsvertrag, indem er sich über eine Umbuchung ein neues Ticket Amsterdam – New York ausstellen lässt; Steuerentstehung für die Strecke Frankfurt – Dubai.

(25) Ändert sich der Zielort nach dem Abflug, **ohne** dass eine **Modifizierung des Rechtsvorgangs** erfolgt ist, entsteht die LuftVSt in der Höhe, wie sie für den Zeitpunkt des Zustandekommens des Beförderungsvertrages bestimmten Zielortes maßgebend ist. Das heißt, auch in diesem Fall hat die Änderung des Reiseverlaufs keinen Einfluss auf die Steuerentstehung.

Beispiele:

1. Beförderungsvertrag Frankfurt – Sydney; aufgrund unvorhersehbarer Umstände (z. B. Naturkatastrophe, politische Unruhen) endet die Flugreise in Dubai; ein Weiterflug ist nicht möglich; Steuerentstehung für die Strecke Frankfurt – Sydney, da Sydney der Zielort ist, an dem die Flugreise planmäßig endet.

2. Beförderungsvertrag Leipzig – Frankfurt – Dubai; aufgrund unvorhersehbarer Umstände (z. B. Streik, Wintereinbruch) endet die Flugreise schon in Frankfurt, nachdem die erste Teilstrecke Leipzig – Frankfurt geflogen wurde; ein Weiterflug nach Dubai ist nicht möglich; Steuerentstehung für die Strecke Leipzig – Dubai, da Dubai laut Rechtsvorgang der Zielort ist, an dem die Flugreise planmäßig endet.

(26) Die Modifizierung eines Rechtsvorgangs, der ursprünglich von einem ausländischen Startort zu einem Abflug berechtigte und nun im Inland zum Abflug berechtigt, hat ebenfalls luftverkehrssteuerrechtliche Auswirkungen.

Beispiel:

Beförderungsvertrag Prag – Moskau, aufgrund unvorhersehbarer Umstände (z. B. Witterung, Streik) erfolgt ein Bustransport von Prag nach Dresden, von dort Flug Dresden – Moskau. Durch die Modifizierung des Rechtsvorgangs wird Dresden zu dem Startort, an dem die Flugreise beginnt.

**Fiktion des Rechtsvorgangs**

(27) Als Rechtsvorgang im Sinne des LuftVStG gilt auch die Zuweisung eines Sitzplatzes in einem Flugzeug oder Drehflügler an einen Fluggast, wenn kein anderer Rechtsvorgang im Sinne des LuftVStG vorausgegangen ist (§ 1 Abs. 2 LuftVStG). Bei der Regelung des § 1 Abs. 2 LuftVStG handelt es sich um einen Auffangtatbestand, der lediglich dann eintritt, wenn eine Person im Fahrgastraum eines Drehflüglers oder Flugzeugs mitbefördert wird, ohne dass dieser Beförderung ein berechtigender Rechtsvorgang zugrunde liegt (z. B. Fälle von Irrtum, Betrug oder Täuschung). Nur dann kann ein Mitglied der Flugbesatzung einem Fluggast einen Sitzplatz zuweisen, obwohl der Fluggast für diesen Flug keine Abflugberechtigung besitzt.

Beispiele:

Fluggast befindet sich am falschen Gate und Flugbesatzung weist irrtümlich Sitzplatz im falschen Flugzeug zu;

Fluggast täuscht Flugbesatzung über seine Berechtigung mitzufliegen und bekommt dadurch einen Sitzplatz zugewiesen (z. B. Mithilfe eines gefälschten Tickets);

Flugbesatzung weist Fluggast einen Sitzplatz zu, wohlwissend dass dieser keine offizielle Berechtigung zum Abflug besitzt (z. B. im Charterflugbereich bei Kleinflugzeugen, Mitnahme von weiteren Fluggästen ohne gültige Beförderungsverträge).

Beim Mitflug eines sog. blinden Passagiers im Gepäckraum, Fahrgestellbereich oder in der Fahrgastkabine, ohne dass die Flugbesatzung davon Kenntnis hat, fehlt hingegen das Kriterium der Sitzplatzzuweisung, so dass in diesen Fällen kein Steuergegenstand nach § 1 Abs. 1 und 2 LuftVStG vorliegt.

### **Beispiele für luftverkehrssteuerpflichtige Flüge**

(28) Die Steuer nach dem LuftVStG wird nur für gewerbliche Passagierflüge erhoben. Der LuftVSt unterliegen somit alle Flüge in Zusammenhang mit dem gewerblichen Passagierflugverkehr. Als **Flüge in Zusammenhang mit dem Passagierflugverkehr** gelten auch folgende Flüge:

- Leer- und Überführungsflüge (sog. Ferryflüge, engl. ferry flights),
- Flüge zur Einweisung der eigenen Flugbesatzung auf andere Luftfahrzeugmuster,
- Flüge zum Training der eigenen Flugbesatzung nach § 42 der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO),
- Flüge von und zu Instandhaltungsbetrieben,
- sog. Check- oder Inspektionsflüge,
- Demonstrations- und Verkaufsflüge (z. B. bei Messen und Flugschauen).

Die vorgenannten Flüge sind bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 5 Nr. 8 LuftVStG in der Regel von der LuftVSt befreit.

Flüge, bei denen außer der Flugbesatzung nur der Eigentümer und/oder Familienangehörige eines Luftverkehrsunternehmers befördert werden, unterliegen grundsätzlich der LuftVSt.

Weist das Luftverkehrsunternehmen nach, dass der Flug nicht im Namen des Luftverkehrsunternehmens sondern als Privatflug durchgeführt wurde (z. B. durch Nachweis der Versteuerung als energiesteuerpflichtiger Privatflug), gilt der Flug bezüglich der LuftVSt als Flug außerhalb der Betriebsgenehmigung erbracht, mit der Folge, dass er nicht luftverkehrssteuerpflichtig ist (vgl. hierzu Ziffer 1.4).

### **Abgrenzung zu Dienstleistungs-/Arbeitsflügen**

(29) Zur Unterscheidung zwischen Personenbeförderung und Dienstleistungs-/Arbeitsflug ist entscheidend, ob bei dem betreffenden Flug die Personenbeförderung oder die Durchführung der Dienstleistung/Arbeit im Vordergrund steht.

Nach den Bestimmungen des Luftverkehrsrechts dürfen bei einem Dienstleistungs-/Arbeitsflug **höchstens sechs für diesen Luftarbeitseinsatz unverzichtbare Personen** – nicht eingerechnet die Flugbesatzung nach § 2 Nr. 7 LuftVStG – befördert werden. Dieses Kriterium dient als Hilfsmittel zur Abgrenzung zwischen Personenbeförderung und Dienstleistungs-/Arbeitsflug. Es handelt sich dabei nicht um einen Ausschlussgrund für eine Bewertung eines Fluges als Dienstleistungs-/Arbeitsflug, wenn sich aus der Fallgestaltung konkret ergibt, dass mit dem Flug eine Dienstleistung/Arbeit erbracht wird.

Die Einordnung bestimmter Flüge als luftverkehrssteuerpflichtige „gewerbliche Personenbeförderung“ oder als nicht luftverkehrssteuerpflichtiger „Dienstleistungs-/Arbeitsflug“ ist beispielhaft der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Art des Fluges	gewerbliche Personenbeförderung	Dienstleistungs-/Arbeitsflug
Messflüge (z. B. an Hochspannungsleitungen, Gas- und Öl-Pipelines o. Ä.)		x
Tätigkeit gewerblicher Flugschulen		x
Absetzflüge von Fallschirmspringern		x
Luftbildaufnahmen		x
Seelotsenversetzdienst	x	
Suchflüge nach Vermissten mit Wärmebildkamera, soweit kein hoheitlicher Zweck vorliegt		x
Testflüge für Flugequipment (z. B. Fliegeroverals)		x
Personentransport zu Offshore-Windanlagen, Förder-/Forschungsplattformen o. Ä.	x	
Durchführung von Arbeiten an Offshore-Windanlagen, Förder-/Forschungsplattformen o. Ä., die vom Flugzeug/Drehflügler aus erledigt werden		x
Trainingsflüge zum Erlernen der Abseilvorgänge für Seelotsen und Flugbesatzung		x
Feuerlöschflüge, soweit kein hoheitlicher Zweck vorliegt		x

Dienstleistungs-/Arbeitsflüge werden regelmäßig nicht durch Luftverkehrsunternehmen durchgeführt und unterliegen nicht der LuftVSt. Werden Dienstleistungs-/Arbeitsflüge von einem Unternehmen durchgeführt, welches eine gültige Betriebsgenehmigung oder eine gleichwertige Genehmigung zur gewerblichen Personenbeförderung besitzt, gelten diese Flüge bezüglich der LuftVSt als außerhalb dieser Betriebsgenehmigung oder gleichwertigen Genehmigung erbracht und sind nicht luftverkehrsteuerpflichtig.

## 2.2 Begriffsbestimmungen (§§ 1 und 2 LuftVStG)

### Fluggast (§ 1 LuftVStG)

(30) Fluggast im Sinne des § 1 LuftVStG ist jede Person, die sich aufgrund einer bestehenden Abflugberechtigung (§ 1 Abs. 1 LuftVStG) oder aufgrund einer Sitzplatzzuweisung (§ 1 Abs. 2 LuftVStG) im Cockpit oder in der Fahrgastkabine eines Flugzeuges befindet (Passagiere und Flugbesatzung).

### Flugzeug und Drehflügler (§ 1 LuftVStG)

(31) Der LuftVSt unterliegen nur Abflüge von **Flugzeugen** und **Drehflüglern** im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 und 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG), weil mit diesen Luftfahrzeugen regelmäßig die gewerbliche Beförderung von Fluggästen durchgeführt wird. Drehflügler sind Luftfahrzeuge, die ihren Auftrieb durch

mindestens einen, um eine vertikale Achse drehenden, Rotor erhalten (z. B. Hubschrauber). Nicht von der LuftVSt erfasst sind Abflüge von Luftfahrzeugen nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 bis 11 LuftVG wie z. B. Luftschiffe, Segelflugzeuge, Motorsegler oder Luftsportgeräte wie Ultraleichtflugzeuge und Tragschrauber.

### **Startort (§ 2 Nr. 1 LuftVStG)**

(32) Als luftverkehrssteuerrechtlich relevanter Startort gilt ein Flughafen, Landeplatz oder Segelflugplatz nach § 6 Abs. 1 LuftVG sowie ein Grundstück, für das eine Erlaubnis nach § 25 Abs. 1 Satz 1 LuftVG notwendig ist.

Nach § 6 Abs. 1 LuftVG bedarf das Anlegen und Betreiben von Flugplätzen (Flughäfen, Landeplätze und Segelfluggelände) einer besonderen Genehmigung. Flughäfen werden unterteilt in Verkehrsflughäfen und Sonderflughäfen und bedürfen nach Art und Umfang des vorgesehenen Flugbetriebs einer Sicherung durch einen Bauschutzbereich nach § 12 LuftVG (§ 38 LuftVZO).

Schiffe, künstliche Inseln, Anlagen und Bauwerke auf Wasserflächen (z. B. Erdölplattformen und Offshore-Windenergieanlagen) gelten als Grundstück nach § 25 Abs. 1 Satz 1 LuftVG. Sie kommen dann als inländischer Startort in Frage, wenn sie sich innerhalb des Küstenmeeres befinden.

### **Luftverkehrsunternehmen (§ 2 Nr. 2 LuftVStG)**

(33) Der Flug muss durch ein Luftverkehrsunternehmen (§ 2 Nr. 2 LuftVStG, § 1 LuftVStDV) durchgeführt werden.

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

Als Luftverkehrsunternehmen gelten nach § 1 LuftVStDV auch die Unternehmen, die gewerbliche Beförderung von Personen betreiben und infolgedessen einer Genehmigung oder Erlaubnis nach den Vorschriften des LuftVG oder der VO Nr. 1008/2008/EG bedürfen. Durch die Bestimmung des § 1 LuftVStDV wird klargestellt, dass als Luftverkehrsunternehmen auch solche Unternehmen gelten, die einer Betriebsgenehmigung oder einer gleichwertigen Genehmigung bedürfen, auch wenn sie eine solche entgegen der vorgenannten Bestimmungen nicht besitzen.

(34) Im Zusammenspiel mit dem im Luftverkehrsrecht und Energiesteuerrecht verwendeten Begriff des **Luftfahrtunternehmens** bedeutet dies, dass ein Luftverkehrsunternehmen ein Luftfahrtunternehmen ist, welches gewerbliche Personenbeförderung durchführt.

(35) Als **Betriebsgenehmigungen** von Luftverkehrsunternehmen gelten:

#### **Bei deutschen Unternehmen:**

- Betriebsgenehmigung einer Landesluftfahrtbehörde nach § 20 Abs. 1 Satz 1 LuftVG (nationale Genehmigung zur gewerblichen Beförderung von Personen, z. B. für Rundflüge),
- Betriebsgenehmigung des Luftfahrt-Bundesamtes nach § 20 Abs. 4 LuftVG i. V. m. Art. 3 VO Nr. 1008/2008/EG für alle deutschen

Luftfahrtunternehmen, die unabhängig von der Anzahl der Sitzplätze gewerbsmäßig Personen, Fracht oder Post befördern.

Bei Unternehmen **aus anderen EWR-Staaten** (EU-Mitgliedstaaten, Norwegen, Island, Liechtenstein) und der **Schweiz**:

- Betriebsgenehmigung des Heimatstaates nach Art. 3 VO Nr. 1008/2008/EG

Bei Unternehmen **aus Nicht-EWR-Staaten**:

- Betriebsgenehmigung (Operating License), Air Operator Certificate (AOC), Air Carrier Certificate (ACC), Operating Certificate,
- Flugliniengenehmigung des Luftfahrt-Bundesamtes nach § 21a LuftVG (Luftfahrtunternehmen aus Nicht-EWR-Staaten, die über eine Betriebsgenehmigung des Heimatstaates verfügen, bedürfen zusätzlich einer Betriebsgenehmigung nach § 21a LuftVG, wenn sie im Fluglinienverkehr nach Deutschland einfliegen oder von Deutschland aus in EWR- oder Nicht-EWR-Staaten fliegen).

(36) Als **gleichwertige Genehmigung** gilt eine Einflugerlaubnis nach § 2 Abs. 7 LuftVG.

Luftfahrtunternehmen aus Nicht-EWR-Staaten, die keinen Fluglinienverkehr durchführen, benötigen für Einzelflüge, Charterflüge, usw. eine Einflugerlaubnis, sofern sie eine gewerbsmäßige Beförderung in Deutschland oder von Deutschland aus in einen EWR- oder Nicht-EWR-Staat durchführen.

Führen diese Unternehmen in Deutschland Abflüge durch, sind diese Abflüge luftverkehrssteuerpflichtig.

Für private und innerbetriebliche Flüge, für Leerflüge sowie Flüge, die lediglich einen technischen Zwischenstopp in Deutschland beinhalten, wird keine Einflugerlaubnis seitens des Luftfahrt-Bundesamtes erteilt.

Sonderregelung für Nicht-ICAO-Staaten (z. B. die Isle of Man):

Unternehmen aus Ländern, die nicht der ICAO angehören, z. B. mit Sitz auf der Isle of Man, erhalten sowohl für gewerbsmäßige als auch für private Flüge eine Einflugerlaubnis. Das Vorhandensein einer Einflugerlaubnis ist in diesem Fall kein Nachweis dafür, dass das Unternehmen luftverkehrssteuerpflichtig ist.

(37) Werden Fluggäste nicht durch Luftverkehrsunternehmen befördert, z. B. bei sog. Werkflugverkehren, bei denen Unternehmen Firmenmitglieder mit eigenen oder gecharterten Luftfahrzeugen befördern ohne eine Betriebsgenehmigung als Luftfahrtunternehmen zu besitzen, unterliegen diese Flüge nicht der LuftVSt(siehe Ziffer 1.4).

**Abflug (§ 2 Nr. 3 LuftVStG)**

(38) Die Definition des Abflugs dient der näheren Bestimmung des Zeitpunkts der Steuerentstehung bei Beginn der Flugreise. Nicht als Abflug gilt somit ein weiterer Abflug im Inland, der sich an einen Zubringerflug anschließt, solange diesem nicht ein eigener Rechtsvorgang (siehe Ziffer 2.1) zugrunde liegt.

Als Abflug gilt auch das Aufnehmen von Fluggästen durch einen Drehflügler mittels einer Seilwinde von einem Flugplatz nach § 6 Abs. 1 LuftVG oder einem Grundstück, für das eine Erlaubnis nach § 25 Abs. 1 Satz 1 LuftVG notwendig ist.

### **Zielort (§ 2 Nr. 4 LuftVStG)**

(39) **Inländischer Zielort** ist ein inländischer Flugplatz nach § 6 Abs. 1 LuftVG oder das Grundstück, für das eine Erlaubnis nach § 25 Abs. 1 Satz 1 LuftVG notwendig ist.

**Ausländischer Zielort** ist ein Flugplatz oder ein Grundstück, das nach den nationalen Bestimmungen des Zielstaates für die Landung eines Flugzeuges oder Drehflüglers zugelassen ist.

(40) Bei **Schiffen, künstlichen Inseln, Anlagen und Bauwerken auf Wasserflächen** (z. B. Erdölplattformen und Offshore-Windenergieanlagen), handelt es sich um Grundstücke nach § 25 Abs. 1 Satz 1 LuftVG. Seilt sich ein Fluggast (z. B. ein Seelotse oder ein Mechaniker) zu einem der vorgenannten Grundstücke auf Wasserflächen ab, erreicht er einen Zielort im Sinne des § 2 Nr. 4 LuftVStG.

## **2.3 Steuerentstehung (§ 4 LuftVStG)**

(41) Die LuftVSt knüpft an den Rechtsvorgang an und entsteht nach § 4 LuftVStG mit dem Abflug (§ 2 Nr. 3 LuftVStG) des Fluggastes von einem inländischen Startort (§ 2 Nr. 1 LuftVStG).

Für den Entstehungszeitpunkt der LuftVSt wird auf den tatsächlichen Abflug von einem inländischen Startort abgestellt.

(42) Inländische Hin- und Rückflüge werden jeweils besteuert, da hier sowohl bei dem Hinflug als auch bei dem Rückflug ein Zielort erreicht wird (§ 2 Nr. 4 LuftVStG).

### **2.3.1 Flugunterbrechungen**

(43) Bei **Flugunterbrechungen** handelt es sich regelmäßig um eine vom Fluggast selbst gewünschte nicht flugplanbedingte Unterbrechung der Reise (**Stopover**), eine Zwischenlandung ohne Reiseunterbrechung (**Transit**) oder eine planmäßige Unterbrechung der Reise (**Transfer**) jeweils an Orten, die zwischen dem Abflugort und dem Zielort liegen.

Davon zu unterscheiden sind ungewollte nicht flugplanbedingte Flugunterbrechungen (z. B. aufgrund der Wetterlage, technischen Störungen, Streiks usw.).

### **Transit-Flüge**

(44) Als **deutsche Transitflüge** gelten Flüge, die im Ausland begonnen haben und bei denen in Deutschland lediglich eine Zwischenlandung erfolgt. Die Weiterflüge ab Deutschland werden unabhängig vom endgültigen Zielort grundsätzlich nicht besteuert. Dies ergibt sich aus den Definitionen des Abflugs und des Zielorts in § 2 Nr. 3 und 4 LuftVStG.

Der Fluggast muss im Besitz eines Tickets mit Umsteigeberechtigung in Deutschland und zeitnahe Weiterflug sein (sog. Via-Ticket, siehe Ziffer 2.1 – Abs. (18)).

(45) Bei deutschen Transit-Flügen entsteht die LuftVSt, wenn die planmäßige Flugunterbrechung in Deutschland für Flüge zu einem Zielort in einem Land nach Anlage 1 des LuftVStG mehr als 12 Stunden dauert.

Bei Flügen zu einem Zielort in einem nicht in der Anlage 1 des LuftVStG genannten Land entsteht die LuftVSt, wenn die planmäßige Flugunterbrechung in Deutschland mehr als 24 Stunden dauert (§ 2 Nr. 4 und 5 LuftVStG).

Ungewollte nicht flugplanbedingte Flugunterbrechungen und unplanmäßige Verzögerungen im Betriebsablauf, welche die vorgenannten Fristen überschreiten, führen nicht zu einer Besteuerung.

Liegt dem Weiterflug in Deutschland nach einer Zwischenlandung ein eigener Rechtsvorgang zu Grunde, weil der Weiterflug z. B. mit einem gesondert ausgestellten Ticket erfolgt, unterliegt dieser Abflug in Deutschland regelmäßig der LuftVSt.

### **Zwischenlandungen aufgrund von Zubringerflügen**

(46) Wird eine Flugreise im Inland begonnen und erfolgt im Inland eine Zwischenlandung mit oder ohne Umstieg, so handelt es sich um einen inländischen Zubringerflug.

Liegt beiden Flügen ein einziger Rechtsvorgang zugrunde und erfolgt der Weiterflug innerhalb der Zeitvorgaben des § 2 Nr. 5 LuftVStG, so entsteht die LuftVSt nur bei dem ersten Abflug (vgl. Ziffer 2.1 – Abs. (18)).

Liegt jedem einzelnen Flug jedoch ein gesonderter Rechtsvorgang (z. B. je ein eigenes Ticket) zugrunde, wird der anschließende Weiterflug gesondert besteuert.

(47) Ziffer 2.3.1 – Abs. (45) Satz 1 und 2 gilt auch für Zubringerflüge.

### **Zwischenlandungen aufgrund von Stopover-Flügen**

(48) Ein **Stopover-Flug** ist ein Flug mit einem längeren Zwischenaufenthalt im In- oder Ausland, dem ein durchgehender Beförderungsvertrag und ein Flugticket für den gesamten Reiseverlauf zugrunde liegen.

(49) Kriterien von Stopover-Flügen sind:

- der Umsteigepunkt muss auf dem Weg zum Endziel oder am zentralen Umsteigeflughafen des Luftverkehrsunternehmens liegen,
- der Zwischenhalt beträgt in der Regel mehr als 24 Stunden (ggf. bis zur maximalen Gültigkeit des Tickets),
- das Luftverkehrsunternehmen oder die Airline-Allianz, zu der das Luftverkehrsunternehmen gehört, muss vom Ausgangspunkt zum Umsteigepunkt und von dort weiter zum Endziel fliegen.

(50) Luftverkehrsteuerrechtlich sind Stopover-Flüge in Abhängigkeit davon, ob der Zwischenaufenthalt im In- oder Ausland erfolgt, unterschiedlich zu behandeln. Die in Ziffer 2.3.1 – Abs. (45) Satz 1 und 2 aufgeführten Regelungen sind für Stopover-Flüge mit Zwischenaufenthalt im Inland sinngemäß anwendbar.

(51) Bei Stopover-Flügen, die zu einem Aufenthalt an einem Zwischenziel im Ausland berechtigen, ist für die Anwendung des maßgeblichen Steuersatzes der Zielort, an dem die Flugreise planmäßig enden soll, maßgebend. Die Zeitdauer von



Flugunterbrechungen bei Zwischenlandungen im Ausland ist hierbei ebenso wie ein Ausladen des Gepäcks am Stopover-Flughafen unbeachtlich (vgl. Ziffer 2.1 – Abs. (18)).

(52) Eine Unterart des Stopover-Fluges ist der sog. **Multi-Stopp-Flug**, als Flugreise, die mehrere Zwischenaufenthalte erlaubt. Als Bemessungsgrundlage für die Anwendung des maßgeblichen Steuersatzes wird bei einem Multi-Stopp-Flug der am weitesten entfernt liegende Flughafen als Zielort angenommen.

Beispiel:

Frankfurt – Dubai – Colombo – Bangkok – Sydney – Frankfurt;

Sydney gilt als Zielort, an dem die Reise enden soll, weil es der am weitesten entfernte Zielort ist.

**Zwischenlandungen aufgrund von Vercharterung**

(53) Bei Vercharterung mieten z. B. Privat- oder Geschäftsreisende Flugzeuge oder Drehflügler von Luftverkehrsunternehmen zur Durchführung von Flügen an. Dabei führt das Luftverkehrsunternehmen den Flug mit seiner eigenen Flugbesatzung durch und der Mieter bestimmt die Abflug- bzw. Ankunftszeit, den Abflugort, ggf. den Ort für einen Zwischenstopp zum Auftanken und den Zielort.

Werden dabei im Rahmen eines Rechtsvorgangs mehrere Flugplätze nacheinander angefliegen, ist bei dieser Vertragsausgestaltung davon auszugehen, dass bei jeder Landung ein Zielort erreicht wird, an dem die Flugreise planmäßig enden soll. Die LuftVSt entsteht bei jedem Abflug. Eine durch den Betriebsablauf bedingte steuerlich unerhebliche planmäßige Zwischenlandung kann maximal ein Tankstopp sein.

## **2.4 Steuerbefreiungen (§ 5 LuftVStG)**

### **2.4.1 Allgemeines**

(54) Die in § 5 LuftVStG aufgeführten Steuerbefreiungstatbestände sind abschließend und als Ausnahmetatbestände eng auszulegen.

### **2.4.2 Abflüge, die militärischen oder hoheitlichen Zwecken dienen (§ 5 Nr. 2 LuftVStG)**

(55) Eine Steuerbefreiung nach § 5 Nr. 2 LuftVStG kann nur in Anspruch genommen werden, wenn das Flugzeug für diesen Flug **ausschließlich** zu militärischen oder anderen hoheitlichen Zwecken eingesetzt wird (z. B. Charterung eines Verkehrsflugzeuges durch die Bundeswehr zur Beförderung von militärischem Personal). *Ein hoheitlicher Zweck besteht dann, wenn die Fluggäste zur Ausübung hoheitlicher Aufgaben fliegen.* Führen Personen im Rahmen ihrer hoheitlichen oder militärischen Aufgaben z. B. eine Dienstreise mit einem Linienflugzeug durch, so ist deren Abflug nicht steuerbefreit.

(56) Flüge der **Bundeswehr** und Flüge der Flugbereitschaft der Bundeswehr, die in Luftfahrzeugen der Bundeswehr durchgeführt werden, werden nicht vom LuftVStG erfasst, da die Bundeswehr kein Luftverkehrsunternehmen im Sinne des LuftVStG ist.

(57) Der **Deutsche Wetterdienst (DWD)** führt als nationaler meteorologischer Dienst auf inländischen Inseln hoheitliche Aufgaben durch.

Führt die Bundeswehr oder der DWD Flüge im Rahmen von Vercharterungen durch, sind diese steuerbefreit, wenn sie ausschließlich zu militärischen oder hoheitlichen Zwecken durchgeführt werden.

(58) Bei der Tätigkeit eines **Seelotsen** nach dem Seelotsengesetz handelt es sich nicht um eine hoheitliche Aufgabe. Eine Steuerbefreiung nach § 5 Nr. 2 LuftVStG für Absetzflüge von Seelotsen ist somit nicht möglich.

(59) Im Falle von Flügen zu ausschließlich militärischen oder anderen hoheitlichen Zwecken obliegt die **Nachweisführung** dem Luftverkehrsunternehmen, das den jeweiligen Flug durchführt.

Dem Luftverkehrsunternehmen ist aufzuerlegen, eine Bescheinigung der auftraggebenden Behörde vorzulegen, in der diese bestätigt, dass das Luftverkehrsunternehmen in deren Auftrag Flüge zu ausschließlich militärischen Zwecken bzw. Flüge zu ausschließlich hoheitlichen Zwecken durchgeführt hat.

Die Bescheinigung muss grundsätzlich Angaben zur Anzahl und zum Zeitpunkt der durchgeführten Flüge und zur Anzahl der beförderten Fluggäste pro Flug enthalten.

#### **2.4.3 Inselflüge nach § 5 Nr. 4 LuftVStG**

(60) Mit Beschlüssen vom 29. Juni 2011 [K (2011) 4488] und vom 3. Dezember 2015 [C (2015) 8531] genehmigte die Europäische Kommission Deutschland, Flüge nach § 5 Nr. 4 LuftVStG (**Flüge zur Daseinsvorsorge**) ab dem 1. Januar 2011 von der LuftVSt zu befreien.

Es handelt sich um eine Beihilfe sozialer Art nach Art. 107 Abs. 2 Buchstabe a) AEUV.

(61) In der Beihilfeentscheidung hat die Europäische Kommission die folgenden **zusätzlichen Anforderungen** festgelegt:

- die Steuerbefreiung ist in vollem Umfang an die Fluggäste weiterzureichen,
- auf dem Flugticket muss ersichtlich sein, dass der Abflug luftverkehrsteuerbefreit erfolgt,
- das Luftverkehrsunternehmen verlangt vom Fluggast einen Berechtigungsnachweis (z. B. Ausweis oder Reisepass) sowie
- bei Flügen zum Zweck der medizinischen Versorgung und bei Fluggästen, die hoheitliche Aufgaben wahrnehmen, ist ein zusätzlicher Nachweis erforderlich.

Luftverkehrsunternehmen, die Inselflüge nach § 5 Nr. 4 LuftVStG durchführen, sind über die vorgenannten Anforderungen der Europäischen Kommission in Kenntnis zu setzen.

(62) Die Europäische Kommission hat zur räumlichen Abgrenzung des Steuerbefreiungstatbestandes das **Küstengebiet**, für das eine Steuerbefreiung nach § 5 Nr. 4 LuftVStG anwendbar ist, genau definiert.

Danach darf der Start- oder Zielort auf dem Festland nicht weiter als 100 Kilometer Luftlinie von dem Küstenstreifen der Nordseeküste, der sich zwischen Leeuwarden

(Niederlande) im Westen und Esbjerg (Dänemark) im Osten befindet oder dem Küstenstreifen der Ostseeküste, der sich zwischen Kolobrzeg (Polen) im Osten und Sonderborg (Dänemark) im Westen befindet, entfernt sein.

(63) **Küste** im Sinne des § 5 Nr. 4 LuftVStG ist die Linie bei mittlerem Hochwasser, die das Meer vom Festland trennt. Abweichend davon gilt für die Mündungen der Bundeswasserstraßen im Sinne des § 1 Bundeswasserstraßengesetzes als „Küste“ deren seewärtige Begrenzung nach Anlage 1 des Bundeswasserstraßengesetzes.

(64) Die Steuerbefreiung des § 5 Nr. 4 LuftVStG ist auf **inländische Inseln** anwendbar, die über keinen tidenunabhängigen Straßen- oder Gleisanschluss zum Festland verfügen. Es handelt sich dabei um **Nord- und Ostseeinseln**. Eine Auflistung dieser Inseln ist der Anlage 2 – Nord- und Ostseeinseln – zu entnehmen.

(65) Eine Auflistung aller Flugplätze auf deutschen Nord- und Ostseeinseln sowie aller zugelassenen deutschen, niederländischen, dänischen und polnischen Flugplätze auf dem Festland, die sich nicht weiter als 100 Kilometer Luftlinie von der Küste entfernt befinden, ist der Anlage 3 – Flugplätze im Küstengebiet – zu entnehmen.

(66) Zu § 5 Nr. 4 Buchstabe a) LuftVStG: **Hauptwohnsitz**

Die Voraussetzungen der Steuerbefreiung können durch das Luftverkehrsunternehmen nachgewiesen werden, indem es den Namen und Hauptwohnsitz des Fluggastes aufzeichnet und bestätigt, dass die Überprüfung des Hauptwohnsitzes erfolgt ist (z. B. durch Prüfung anhand des im Personalausweises eingetragenen Hauptwohnsitzes). Nicht erforderlich ist das Aufbewahren von Kopien der Personalausweise der Fluggäste.

Ein eingetragener Zweitwohnsitz kann nicht als Hauptwohnsitz nach § 5 Nr. 4 Buchstabe a) LuftVStG anerkannt werden.

(67) Zu § 5 Nr. 4 Buchstabe b) LuftVStG: **medizinische Versorgung**

Abflüge von Fluggästen, die der medizinischen Versorgung von Personen, die sich auf einer inländischen Insel aufhalten, dienen, sind Abflüge von

- medizinischem Personal, das in Ausübung seiner medizinischen Funktion von und zu dieser inländischen Insel fliegt (z. B. Ärzte, Krankenschwestern/Krankenpfleger, Arzthelfer/innen, Rettungsanitäter, Physiotherapeuten, Masseur),
- Personen mit vorübergehendem Aufenthalt auf einer Insel (z. B. Touristen, Saisonarbeitskräfte, Personen mit Zweitwohnsitz auf einer Insel), die zur medizinischen Versorgung vorübergehend auf das Festland fliegen; steuerbefreit sind der Hinflug auf das Festland und der Rückflug zur Insel.

(68) Sofern ein erkranktes Kind von seinem Erziehungsberechtigten auf einem Flug von einer inländischen Insel auf das Festland begleitet wird, ist dieser vorbehaltlich der Erfüllung der übrigen Voraussetzungen ebenfalls von der Steuerbefreiung nach § 5 Nr. 4 Buchstabe b) LuftVStG erfasst. Die **Begleitung** eines erkrankten Erwachsenen durch einen anderen Erwachsenen ist nach § 5 Nr. 4 Buchstabe b) LuftVStG nur dann von der LuftVStG befreit, wenn diese notwendig ist. Eine Begleitung ist dann notwendig, wenn dies der behandelnde Arzt schriftlich

bestätigt. Eine Kopie der ärztlichen Bescheinigung ist von dem Luftverkehrsunternehmen für Prüfungszwecke bereit zu halten.

(69) Bei Personen mit vorübergehendem Aufenthalt auf einer Insel, die diesen Aufenthalt vorzeitig beenden, um eine medizinische Versorgung auf dem Festland durchführen zu lassen, steht die Rückreise im Vordergrund. Die LuftVSt ist zu erheben.

(70) In den Fällen des § 5 Nr. 4 Buchstabe b) LuftVStG können die Voraussetzungen der Steuerbefreiung nachgewiesen werden, indem das Luftverkehrsunternehmen den Namen des Fluggastes aufzeichnet und sich Unterlagen vorlegen lässt, aus denen sich entweder ergibt, dass es sich bei den Fluggästen um medizinisches Personal handelt oder eine ärztliche Behandlung auf dem Festland stattgefunden hat (z. B. durch Vorlage einer ärztlichen Bescheinigung; die medizinische Indikation ist hierbei nicht erforderlich). Eine Kopie der ärztlichen Bescheinigung ist von dem Luftverkehrsunternehmen für Prüfungszwecke bereit zu halten.

(71) Zu § 5 Nr. 4 Buchstabe c) LuftVStG: **Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben**  
Fluggäste, die eine hoheitliche Aufgabe auf einer inländischen Insel wahrnehmen sind:

- Angehörige des öffentlichen Dienstes, die in Ausübung ihrer Dienstgeschäfte von und zu einer inländischen Insel fliegen um dort eine kurzfristige, mittelfristige oder dauerhafte hoheitliche Tätigkeit auszuüben. Dazu zählen auch Beamte, die dauerhaft auf einer inländischen Insel ihren Dienst verrichten und regelmäßig z. B. an den Wochenenden auf das Festland zurückkehren,
- Privatpersonen, denen Befugnisse der Verwaltung übertragen werden, um öffentlich-rechtliche Aufgaben zu erfüllen (z. B. Notar, TÜV, Bezirksschornsteinfeger) und die in Ausübung ihrer Dienstgeschäfte von und zu einer inländischen Insel fliegen.

(72) In den Fällen des § 5 Nr. 4 Buchstabe c) LuftVStG können die Voraussetzungen der Steuerbefreiung nachgewiesen werden, indem das Luftverkehrsunternehmen den Namen und die hoheitliche Aufgabe des Amtsträgers oder dessen Behörde aufzeichnet.

#### **2.4.4 Inselflüge nach § 5 Nr. 5 LuftVStG**

(73) In den Fällen des § 5 Nr. 5 LuftVStG findet nach der beihilferechtlichen Genehmigung der Europäischen Kommission ein ermäßigter Steuersatz Anwendung. Weitere Ausführungen zu den Inselflügen nach § 5 Nr. 5 LuftVStG sind der Ziffer 2.6.2 zu entnehmen.

#### **2.4.5 Abflüge, die medizinischen Zwecken dienen (§ 5 Nr. 6 LuftVStG)**

(74) Eine Steuerbefreiung nach § 5 Nr. 6 LuftVStG kann nur in Anspruch genommen werden, wenn das Flugzeug für diesen Flug **ausschließlich** zu medizinischen Zwecken eingesetzt wird. Diese Steuerbefreiung umfasst in erster Linie Rettungseinsätze, Notfallversorgung und Überführungsflüge verletzter oder

kranker Personen, die medizinischer Betreuung bedürfen. Befreit sind insbesondere Abflüge durch gewerbliche Luftrettungsdienste in besonders ausgestatteten Flugzeugen oder Drehflüglern, Abflüge von medizinisch geschulten Personen von und zu einem Einsatzort, Abflüge von Seelsorgern oder Psychotherapeuten, die zur psycho-sozialen Krisenintervention bei Notfällen eingesetzt werden und Abflüge von medizinisch geschulten Personen von und zu bemannten Wohneinheiten in Offshore-Windparks zur regelmäßigen Betreuung des Personals. Teilweise erfolgen die Flüge mit zu diesem Zweck gecharterten Flugzeugen eines Luftverkehrsunternehmens.

Nicht steuerbefreit ist die Beförderung eines Fluggastes aufgrund einer Krankheit oder eines Unfalls oder die Beförderung von medizinisch geschulten Personen, Seelsorgern oder Psychotherapeuten zusammen mit anderen Fluggästen in einem Flugzeug oder Drehflügler.

(75) Wird bei einem Flug, der ausschließlich medizinischen Zwecken dient, eine erkrankte Person durch andere Personen begleitet, so gilt der Flug dann als ausschließlich zu medizinischen Zwecken durchgeführt, wenn diese **Begleitung** notwendig ist. Eine Begleitung ist dann notwendig, wenn der behandelnde Arzt dies schriftlich bestätigt. Eine Kopie der ärztlichen Bescheinigung ist von dem Luftverkehrsunternehmen für Prüfungszwecke bereit zu halten.

(76) Für Abflüge, die der **Rückführung von medizinisch behandelten Personen nach Abschluss einer Behandlung** dienen, kann die Steuerbefreiung nach § 5 Nr. 6 LuftVStG nicht in Anspruch genommen werden, da dieser Flug nicht mehr ausschließlich medizinischen Zwecken dient.

(77) Eine Steuerbefreiung nach § 5 Nr. 6 LuftVStG für Flüge zu **humanitären Zwecken** sieht das LuftVStG nicht vor. Dies können z. B. Flüge im Rahmen von Hilfsprojekten in betroffene Länder sein oder Rückflüge von Personen, die in Deutschland im Rahmen von Hilfsprojekten ärztlich behandelt wurden.

#### **2.4.6 Rundflüge (§ 5 Nr. 7 LuftVStG)**

(78) Eine Steuerbefreiung nach § 5 Nr. 7 LuftVStG kann nur dann in Anspruch genommen werden, wenn es sich bei dem durchgeführten Flug um einen **Rundflug i. S. d. § 2 Nr. 6 LuftVStG** handelt und das **maximale Startgewicht** nicht mehr als 2000 Kilogramm (bei Flugzeugen) oder 2500 Kilogramm (bei Drehflüglern) beträgt. Als maximales Startgewicht im Sinne des § 5 Nr. 7 LuftVStG gilt das maximal zulässige Startgewicht. Angaben zu dem maximal zulässigen Startgewicht enthält das Flughandbuch (Aeroplane Flight Manual – AFM), das während des Fluges mitzuführen ist.

#### **2.4.7 Flugbesatzungen (§ 5 Nr. 8 LuftVStG)**

(79) Eine Steuerbefreiung nach § 5 Nr. 8 LuftVStG kann nur in Anspruch genommen werden, wenn die Flugbesatzung die in § 2 Nr. 7 LuftVStG beschriebenen Tätigkeiten **unmittelbar während des Fluges** ausübt.

(80) Für Besatzungsmitglieder, die während des Fluges keine Aufgaben nach § 2 Nr. 7 LuftVStG wahrnehmen (z. B. im Passagiererraum sitzende Piloten oder

Stewardessen, die während des Fluges nicht mit ihren originären Aufgaben betraut sind und zu ihrem Einsatzort geflogen werden – Überführungsflug; sog. Ferryflug), kann eine Steuerbefreiung nach § 5 Nr. 8 LuftVStG nicht in Anspruch genommen werden. Findet hingegen ein Besatzungswechsel während des Fluges statt, so sind die Besatzungsmitglieder auch dann von der Steuerbefreiung nach § 5 Nr. 8 LuftVStG umfasst, wenn sie während des Fluges nur zeitweise die in § 2 Nr. 7 LuftVStG benannten Tätigkeiten ausüben.

Eine Inanspruchnahme der Steuerbefreiung für die mit der Versorgung der Fluggäste befassten Flugbesatzung (§ 2 Nr. 7 Buchstabe d) LuftVStG) ist nur möglich, wenn sich neben der Flugbesatzung noch andere Fluggäste an Bord befinden. Vorbereitende Tätigkeiten der Flugbesatzung wie z. B. die Verstaueung der Bordverpflegung während des sog. Ferryfluges dienen nur mittelbar der Versorgung der Fluggäste und sind somit nicht von der Steuerbefreiung nach § 5 Nr. 8 LuftVStG umfasst.

(81) Steuerbefreit sind Personen an Bord eines Flugzeuges, die mit der Sicherheit der Fluggäste befasst sind (§ 2 Nr. 7 Buchstabe c) LuftVStG). Es handelt sich dabei um **sog. Flugsicherheitsbegleiter** (engl. sky marshal). Dies sind nicht uniformierte, speziell geschulte Beamte meist polizeilicher, in manchen Ländern aber auch nachrichtendienstlicher Behörden, die Passagierflüge begleiten und die Sicherheit der Passagiere, der Besatzung und des Flugzeuges gewährleisten sollen. Hauptauftrag ist die Verhinderung von Flugzeugentführungen und die Bekämpfung von Terrorismus im Flugzeug. Dabei ist es unbeachtlich, dass der Flugsicherheitsbegleiter nicht der Fluglinie angehört.

Bei Abflügen von Beschäftigten der Bundespolizei und von Sicherheitsbegleitern einer Fluglinie, die mit der Rückführung von Ausländern nach § 71 Abs. 3 AufenthG befasst sind, kann eine Steuerbefreiung nach § 5 Nr. 8 LuftVStG nicht in Anspruch genommen werden. Dieser Personenkreis ist nicht von der Definition des § 2 Nr. 7 Buchstabe c) LuftVStG erfasst, da der Hauptzweck des Fluges des Sicherheitsbegleiters in der Rückführung des Ausländers und nicht in der Gewährleistung der Sicherheit der Fluggäste liegt.

## 2.5 Steuerschuldner und Haftungsschuldner (§ 6 LuftVStG)

(82) Nach § 6 Abs. 1 LuftVStG ist Steuerschuldner:

- das **Luftverkehrsunternehmen**, das auf Grund des der LuftVStG unterliegenden Rechtsvorgangs den Abflug des Fluggastes von einem inländischen Startort durchführt sowie
- der **steuerliche Beauftragte** nach § 8 LuftVStG.

(83) Das **Luftverkehrsunternehmen** und der **steuerliche Beauftragte** sind Gesamtschuldner nach § 6 Abs. 1 LuftVStG i. V. m. § 44 AO.

Nach § 44 AO schuldet jeder Gesamtschuldner die gesamte Leistung.

Der steuerliche Beauftragte wird mit Erteilung der Erlaubnis (Vordruck 1046), das Luftverkehrsunternehmen im Nachweis der Registrierung (Vordruck 1049) darauf hingewiesen, dass der steuerliche Beauftragte in der Regel vorrangig in Anspruch genommen wird, wenn die Steuer bei Fälligkeit nicht entrichtet wird oder ein

Steuerbescheid ergeht. Zudem ist ein entsprechender Hinweis auch in der Luftverkehrssteueranmeldung im (Vordruck 1110) enthalten.

### 2.5.1 Luftverkehrsunternehmen als Steuerschuldner

(84) Das Luftverkehrsunternehmen, das den Abflug nach § 1 LuftVStG durchführt, wird stets Steuerschuldner, unabhängig davon, ob ein Unternehmen von der Möglichkeit der Bestellung eines steuerlichen Beauftragten Gebrauch gemacht hat oder ob ein Unternehmen entgegen § 7 Abs. 2 Satz 2 LuftVStG keinen steuerlichen Beauftragten benannt hat.

(85) Maßgeblich für die Steuerschuldnerschaft des Luftverkehrsunternehmens ist, welches Luftverkehrsunternehmen den **Abflug tatsächlich durchführt**. Das Luftverkehrsunternehmen, das den Abflug nach § 1 LuftVStG durchführt, ist anhand der sog. **Operating Flight Number** zu identifizieren.

(86) In Fällen von **Codesharing** lässt sich aus Flugplänen durch den Zusatz „operated by“ (durchgeführt von) oder die Operating Flight Number erkennen, von welchem Luftverkehrsunternehmen der Flug tatsächlich durchgeführt wird (sog. Operating Carrier). Codesharing ist ein Verfahren im Luftverkehr, bei dem sich zwei oder mehrere Luftverkehrsunternehmen einen Linienflug teilen. Dadurch wird es Luftverkehrsunternehmen ermöglicht, Flüge durchzuführen, die sie nicht selbst anbieten.

Infolge des Codesharings ist es möglich, dass ein Flug nicht nur eine, sondern mehrere Flugnummern hat. Im Flugschein, auf den Anzeigetafeln und in den Fluggastinformationssystemen wird die Flugnummer des Luftverkehrsunternehmens vermerkt, das den Flugschein ausgestellt hat und bei dem häufig auch gebucht wurde (sog. Issuing Carrier). Der Operating Carrier muss nicht mit dem Issuing Carrier identisch sein.

(87) Bei **Nassvercharterung** (sog. Wet-Lease) werden Flugzeuge voll versichert und getankt, einem anderen Unternehmen – teilweise auch mit Personal – übergeben, das den Flug durchführt.

#### Beispiel:

Das Luftverkehrsunternehmen A benötigt kurzfristig ein Flugzeug, um einen Flug unter seiner Operating Flight Number durchzuführen. Es leiht sich das Flugzeug des Luftverkehrsunternehmens B aus.

Für die Bestimmung des Steuerschuldners kommt es nicht darauf an, wem das Flugzeug tatsächlich gehört; maßgebend ist, unter welcher Operating Flight Number der Flug erfolgt.

Das Luftverkehrsunternehmens A wird Steuerschuldner, indem es den Flug durchführt, wenn auch mit einem Flugzeug des Luftverkehrsunternehmens B.

(88) Beim sog. **Interlining**, werden Teilstrecken von Flügen mit mehreren Zwischenlandungen von unterschiedlichen Luftverkehrsunternehmen durchgeführt. Soweit der Flugreise ein einziger Rechtsvorgang zugrunde liegt, ist das Luftverkehrsunternehmen Steuerschuldner der auf die Gesamtbeförderungsstrecke entfallenden LuftVSt, das den ersten Abflug von einem inländischen Startort (Ort, an dem die Flugreise beginnt) durchführt. Das gilt nicht, wenn bei einem inländischen Transfer die planmäßigen Transferzeiten nach § 2 Nr. 5 LuftVStG überschritten werden.

### Beispiel:

Ein Fluggast bucht eine Flugreise (ein Rechtsvorgang), die von zwei verschiedenen Luftverkehrsunternehmen durchgeführt wird. Airline A führt den Flug von Stuttgart nach Frankfurt durch. Nachdem die Passagiere umgestiegen sind, führt anschließend Airline B den Flug von Frankfurt nach New York durch.

Steuerschuldner ist Airline A, da sie den **ersten** Abflug von einem inländischen Startort durchführt und die Steuer nach § 4 LuftVStG mit dem Abflug entsteht.

Airline A muss für die Gesamtstrecke Stuttgart - New York die LuftVSt abführen.

Beim **zweiten** inländischen Abflug in Frankfurt kommt es zu keiner weiteren Steuerentstehung, sofern die planmäßige Flugunterbrechung in Frankfurt nicht mehr als 24 Stunden beträgt.

## **2.5.2 Steuerlicher Beauftragter als Steuerschuldner**

(89) Der steuerliche Beauftragte wird neben dem Luftverkehrsunternehmen kraft Gesetzes immer auch Steuerschuldner.

(90) Für den Zeitraum, in dem ein steuerlicher Beauftragter nach § 6 Abs. 1 Satz 2 LuftVStG Steuerschuldner geworden ist, ist dieser auch nach Widerruf der Erlaubnis bzw. Beendigung des Vertretungsverhältnisses bis zur endgültigen Erledigung des Steuerfalls zur Mitwirkung verpflichtet und kann in Anspruch genommen werden.

## **2.5.3 Haftungsschuldner (§ 6 Abs. 2 LuftVStG)**

(91) Benennt ein Luftverkehrsunternehmen mit Sitz in einem Drittstaat entgegen der Bestimmung des § 7 Abs. 2 Satz 3 LuftVStG keinen steuerlichen Beauftragten, so **haften der Eigentümer und der Halter** des Flugzeugs oder Drehflüglers für die Luftverkehrsteuerschuld (§ 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVStG). Dies gilt auch in den Fällen, in denen das Vertretungsverhältnis zwischen einem Luftverkehrsunternehmen und einem steuerlichen Beauftragten beendet wird oder ein Widerruf der Erlaubnis des steuerlichen Beauftragten erfolgt (siehe hierzu Ziffer 4.3.2).

Dabei kann der Anspruch auf Zahlung unmittelbar gegen den Eigentümer oder den Halter geltend gemacht werden, bevor eine Vollstreckung in das bewegliche Vermögen des Luftverkehrsunternehmens stattgefunden hat.

## **2.6 Bemessungsgrundlage und Steuersatz (§§ 10 und 11 LuftVStG)**

(92) Die Bemessungsgrundlagen für die zu erhebende Steuer sind die Anzahl der beförderten Fluggäste sowie die Lage des gewählten Zielortes (§ 10 LuftVStG).

### **2.6.1 Steuersätze nach § 11 Abs. 1 LuftVStG**

(93) Die Steuersätze nach § 11 Abs. 1 LuftVStG knüpfen an die pauschalierte Entfernung zum Zielort an und sind in die folgenden **drei Distanzklassen** gegliedert:

(94) Für die Einordnung eines Ziellandes in eine Distanzklasse ist die Entfernung zwischen Frankfurt am Main, als dem größten deutschen Verkehrsflughafen, zu dem jeweils größten Verkehrsflughafen des Ziellandes maßgeblich und nicht die tatsächliche Entfernung zwischen Start- und Zielort.



(95) Die für ein Land anwendbare Distanzklasse gilt auch für die jeweils zugehörigen, aber geographisch abgetrennten Gebiete. Das heißt, die für Spanien anwendbare Distanzklasse nach Anlage 1 zum LuftVStG gilt auch für die zu Spanien gehörenden Gebiete wie z. B. die Kanarischen Inseln, Ceuta, Melilla. Die für Portugal anwendbare Distanzklasse nach Anlage 1 zum LuftVStG, gilt auch für die Azoren und Madeira.

Die für die Länder Niederlande, Frankreich, Vereinigtes Königreich und Dänemark, anwendbare Distanzklasse gilt auch für die diesen Ländern jeweils zugehörigen, überseeischen Länder und Gebiete, die andernfalls einer anderen Distanzklasse zuzuordnen wären.

Distanzklasse/Entfernung	Besteuerungsjahr			
	2011	2012 bis 2015	2016	2017
	Steuersatz in Euro			
Inlandsflüge, EU-Mitgliedstaaten, EU-Beitrittskandidaten, EFTA-Mitgliedstaaten und in diesem Entfernungskreis liegende Drittstaaten (insbesondere Türkei, Russland, Marokko, Tunesien, Algerien) <b>- Siehe Länderverzeichnis in Anlage 1 zum LuftVStG -</b>	8,00	7,50	7,38	7,47
Länder, die nicht in Anlage 1 genannt sind bis zu einer Entfernung von 6.000 km (andere nord- und mittelfrikanische Staaten, arabische Staaten, mittelasiatische Staaten) <b>- Siehe Länderverzeichnis in Anlage 2 zum LuftVStG -</b>	25,00	23,43	23,05	23,32
Länder, die nicht in Anlage 1 und 2 genannt werden	45,00	42,18	41,49	41,99

Eine Auflistung der britischen, dänischen, französischen und niederländischen **überseeischen Länder und Gebiete** ergibt sich aus Anlage 4 – Überseeische Länder und Gebiete –.

Die Kanalinseln (Guernsey, Jersey, Sark, Alderney und Herm) und die Isle of Man sind nicht Teil des Vereinigten Königreichs und daher auch nicht in Anlage 5 = Überseeische Länder und Gebiete – aufgeführt. Irrtümlich ist ihre Nennung in der Anlage 1 zum LuftVStG unterblieben. Da diese Inseln im Entfernungsradius der Distanzklasse nach Anlage 1 zum LuftVStG liegen, ist für sie auch diese Distanzklasse anzuwenden.

(96) Flüge zu Schiffen, künstlichen Inseln, Anlagen und Bauwerken auf Wasserflächen, die in der **Ausschließlichen Wirtschaftszone** nach Art. 55 SRÜ eines Staates liegen, unterliegen dem Steuersatz nach § 11 Abs. 1 LuftVStG, der für Flüge zu einem Zielort in dem jeweiligen Land vorgesehen ist, welches in der o. g. Zone die Hoheitsbefugnisse nach Art. 56 Abs. 1 Buchstabe b) SRÜ besitzt. Die

Ausschließliche Wirtschaftszone erstreckt sich bis zu 200 Seemeilen von der Basislinie seewärts (Art. 57 SRÜ).

(97) Flüge zu Schiffen, künstlichen Inseln, Anlagen und Bauwerken auf Wasserflächen, die sich außerhalb der Ausschließlichen Wirtschaftszone auf Hoher See befinden, unterliegen dem Steuersatz nach § 11 Abs. 1 Nr. 3 LuftVStG.

### 2.6.2 Ermäßigter Steuersatz für Inselflüge nach § 5 Nr. 5 LuftVStG

(98) Mit Einführung des LuftVStG wurde bzgl. der in § 5 Nr. 5 LuftVStG vorgesehenen Steuerbefreiung (**Flüge von Arbeitnehmern, Dienstleistern, Geschäftsleuten und Touristen**) im Rahmen der europäischen Beihilfekontrolle ein Notifizierungsverfahren durch das BMF eingeleitet. Die Steuerbefreiung des § 5 Nr. 5 LuftVStG wurde bis zum Vorliegen einer Genehmigung der Europäischen Kommission ausgesetzt und auf diese Flüge der reguläre Steuersatz nach § 11 Abs. 1 Nr. 1 LuftVStG angewendet.

(99) Mit Beschluss vom 20. Dezember 2012 [C (2012) 9451] genehmigte die Europäische Kommission Deutschland, die LuftVSt bei Flügen nach § 5 Nr. 5 LuftVStG auf 20 % des regulären Steuersatzes nach § 11 Abs. 1 Nr. 1 LuftVStG zu ermäßigen.

Es handelt sich demgemäß bei der Regelung des § 5 Nr. 5 LuftVStG um eine Beihilfe nach Art. 107 Abs. 1 AEUV, die aber nach Art. 107 Abs. 3 Buchstabe c) AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

(100) Der von der Europäischen Kommission genehmigte **ermäßigte Steuersatz** stellt eine modifizierte Form der im LuftVStG vorgesehenen Steuerbefreiung für Inselflüge nach § 5 Nr. 5 LuftVStG dar.

(101) Die folgenden **ermäßigten Steuersätze** gelten rückwirkend für alle seit dem 1. Januar 2011 durchgeführten Abflüge nach § 5 Nr. 5 LuftVStG:

Kalenderjahr	ermäßigter Steuersatz
2011	1,60 Euro
2012 bis 2015	1,50 Euro
2016	1,48 Euro
2017	1,49 Euro

(102) Der von der Europäischen Kommission genehmigte ermäßigte Steuersatz nach § 5 Nr. 5 LuftVStG ist anwendbar auf Flüge von und zu **inländischen, niederländischen und dänischen Nordseeinseln**.

Eine Auflistung der bewohnten inländischen, dänischen und niederländischen Nordseeinseln, die über keinen tidenunabhängigen Straßen- oder Gleisanschluss zum Festland verfügen und auf die der ermäßigte Steuersatz anwendbar ist, ist der Anlage 2 – Nord- und Ostseeinseln – zu entnehmen.

(103) Zur räumlichen Begrenzung des Steuerermäßigungstatbestandes auf das Festlandgebiet sind die gleichen Definitionen der Begriffe „Küste“ und „Küstengebiet“ zu verwenden, wie sie auch zur Abgrenzung des Umfangs der

Steuerbefreiung nach § 5 Nr. 4 LuftVStG *anzuwenden sind* (siehe dazu Ziffer 2.4.3 – Abs. (63) und (64)).

Eine Auflistung aller Flugplätze auf inländischen, dänischen und niederländischen Nordseeinseln sowie aller zugelassenen Flugplätze auf dem deutschen, niederländischen, dänischen und polnischen Festland, die sich nicht weiter als 100 Kilometer Luftlinie von der Küste entfernt befinden, enthält die Anlage 3 – Flugplätze im Küstengebiet –.

### 3. Zuständigkeit (§ 3 LuftVStG)

#### 3.1 Sachliche Zuständigkeit

(104) Die Zollverwaltung ist für die Verwaltung der LuftVSt sachlich zuständig (§ 3 Abs. 1 LuftVStG).

#### 3.2 Örtliche Zuständigkeit

##### Allgemeines

(105) Die örtliche Zuständigkeit richtet sich nach § 3 Abs. 2 LuftVStG.

(106) Für die Bestimmung der örtlichen Zuständigkeit ist maßgebend von welchem Ort aus das Luftverkehrsunternehmen betrieben wird, wo der benannte steuerliche Beauftragte seinen Sitz hat und ggf. in welchem HZA-Bezirk der erste Abflug erfolgt.

(107) Ein Unternehmen wird regelmäßig von dem Ort aus **betrieben**, an dem die Geschäftsleitung ihren Sitz hat. Der Sitz der Geschäftsleitung ist dabei nach **§ 10 AO** der Mittelpunkt der geschäftlichen Oberleitung. Im Mittelpunkt der geschäftlichen Oberleitung wird der für die Geschäftsführung maßgebende Wille gebildet. Es ist der Ort, an dem die wesentlichen der Geschäftsführung obliegenden tatsächlichen, organisatorischen und rechtsgeschäftlichen Handlungen vorgenommen werden, die der gewöhnliche Betrieb der Gesellschaft mit sich bringt (sog. Tagesgeschäfte). Ein ggf. abweichender Ort der Buchführung eines Unternehmens ist nicht maßgebend für die Beurteilung der örtlichen Zuständigkeit.

Der Sitz der Geschäftsleitung entspricht daher nicht zwingend dem **Sitz des Unternehmens** nach **§ 11 AO**, welcher durch Gesetz, Gesellschaftsvertrag, Satzung oder dergleichen bestimmt ist.

Bei Zweigniederlassungen von Unternehmen handelt es sich um Betriebsstätten im Sinne von § 12 AO, die keinen Sitz nach § 11 AO im Inland begründen.

(108) Die jeweiligen örtlichen Zuständigkeiten nach § 3 Abs. 2 LuftVStG sind der Anlage 5 – Örtliche Zuständigkeiten – zu entnehmen.

##### Besondere Zuständigkeitsregelung

(109) Bei Luftverkehrsunternehmen, die erst nach dem ersten Abflug einen steuerlichen Beauftragten benennen, erfolgt mit der Benennung ein Wechsel der örtlichen Zuständigkeit von dem HZA, in dessen Bezirk der erste Abflug erfolgt ist, zu dem HZA, in dessen Bezirk der steuerliche Beauftragte seinen Sitz hat.

### Zuständigkeitsvereinbarung

(110) Das für ein Unternehmen nach dem LuftVStG örtlich zuständige HZA kann von dem für dasselbe Unternehmen in anderen Bereichen örtlich zuständigen HZA abweichen.

In diesen Fällen kann nach § 27 AO im Einvernehmen mit dem nach dem LuftVStG örtlich zuständigen HZA, einem anderen HZA die örtliche Zuständigkeit übertragen werden, sofern sowohl die betroffenen HZÄ als auch das beteiligte Luftverkehrsunternehmen oder der steuerliche Beauftragte (im Falle einer Benennung eines steuerlichen Beauftragten) zustimmen.

## **4. Registrierung, Erlaubnisverfahren steuerlicher Beauftragter (§§ 7 und 8 LuftVStG)**

### **4.1 Registrierung (§ 7 LuftVStG)**

(111) Der Registrierungspflicht unterliegen alle Luftverkehrsunternehmen, die mehr als zwei Abflüge im Sinne des § 1 LuftVStG im Kalenderjahr vornehmen wollen (§ 7 Abs. 1 LuftVStG). Zu Luftverkehrsunternehmen, die höchstens zwei Abflüge im Kalenderjahr vornehmen wollen, siehe Ziffer 4.2.

(112) Die Registrierung ist spätestens drei Wochen vor Durchführung des ersten Abfluges beim zuständigen HZA (siehe Ziffer 3.2) zu beantragen. Soll der Abflug bereits früher erfolgen, ist zunächst eine Anzeige zu den beabsichtigten Abflügen einzureichen (siehe Ziffer 4.2).

(113) Für den **Antrag auf Registrierung** soll der **Vordruck 1164** verwendet werden.

(114) Luftverkehrsunternehmen, die keinen Sitz im Inland oder in einem anderen Mitgliedstaat der EU haben, sind dazu verpflichtet, im Antrag auf Registrierung einen steuerlichen Beauftragten nach § 8 LuftVStG zu benennen. Andere Luftverkehrsunternehmen können einen steuerlichen Beauftragten benennen, ohne dazu verpflichtet zu sein (§ 7 Abs. 2 Satz 3 und 4 LuftVStG).

Benennt das Luftverkehrsunternehmen einen steuerlichen Beauftragten, hat es zusammen mit dem Antrag auf Registrierung eine Bestätigung der Benennung als steuerlicher Beauftragter des Luftverkehrsunternehmens vorzulegen, für die der **Vordruck 1169** verwendet werden soll.

Die Pflicht nach § 7 Abs. 2 Satz 3 LuftVStG zur Benennung eines steuerlichen Beauftragten besteht auch dann, wenn ein Luftverkehrsunternehmen, welches seinen Sitz nicht im Inland oder in einem anderen Mitgliedstaat der EU hat, im Inland über eine Zweigniederlassung oder eine andere Repräsentanz verfügt (vgl. Ziffer 3.2 – Abs. (108)).

(115) Ein Antrag auf Registrierung ist nur dann vollständig gestellt, wenn alle in § 7 Abs. 2 LuftVStG aufgeführten Angaben gemacht sowie die dort aufgeführten Unterlagen vorgelegt werden und wenn ein Luftverkehrsunternehmen, welches nach § 7 Abs. 2 Satz 3 LuftVStG dazu verpflichtet ist, einen steuerlichen Beauftragten zu benennen, dieser Verpflichtung nachkommt.

(116) Nach § 7 Abs. 3 LuftVStG können von dem Luftverkehrsunternehmen weitere Angaben wie z. B. eine Liste der von dem Luftverkehrsunternehmen betriebenen Luftfahrzeuge sowie Angaben zu Eigentümer und Halter der Luftfahrzeuge oder auch der Jahresabschluss angefordert werden, wenn dies zur Sicherung des Steueraufkommens oder für die Steueraufsicht (§ 14 LuftVStG) erforderlich erscheint.

(117) Der **Nachweis über die Registrierung** erfolgt mit **Vordruck 1049** und wird erst bei Vorliegen eines vollständigen Antrags auf Registrierung ausgestellt.

#### **4.2 Anzeige nach § 7 Abs. 1 Satz 2 LuftVStG**

(118) Luftverkehrsunternehmen, bei denen zwischen dem zugrunde liegenden Rechtsvorgang und dem ersten Abflug weniger als drei Wochen liegen, haben zunächst eine Anzeige abzugeben, in der sie Abflugdatum und inländischen Startort, den Namen des Unternehmens, Geschäfts- oder Wohnsitz und die Rechtsform angeben (§ 7 Abs. 1 Satz 2 **Nr. 1** und Abs. 2 Satz 1 LuftVStG). Die Registrierung, ggf. einschließlich Benennung eines steuerlichen Beauftragten, ist innerhalb von drei Wochen nach Eingang der Anzeige nachzuholen (§ 7 Abs. 1 Satz 2 und 3 und Abs. 2 Satz 1 LuftVStG).

(119) Luftverkehrsunternehmen, die höchstens zwei Abflüge im Kalenderjahr vornehmen wollen (§ 7 Abs. 1 Satz 2 **Nr. 2** LuftVStG), sind nicht zur Registrierung verpflichtet. Sie haben für jedes Kalenderjahr eine Anzeige mit den in Ziffer 4.2 – Abs. (119) genannten Angaben abzugeben. Mangels Registrierungspflicht entfällt auch die Pflicht zur Benennung eines steuerlichen Beauftragten.

(120) Für die Anzeigen nach Ziffer 4.2 – Abs. (118) und (120) soll der **Vordruck 1163** verwendet werden.

(121) Ein schriftlicher Nachweis über die erfolgte Anzeige nach § 7 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 und 2 LuftVStG erfolgt nicht.

#### **4.3 Steuerlicher Beauftragter (§ 8 LuftVStG)**

(122) Der steuerliche Beauftragte nach § 8 LuftVStG ist eine andere Rechtsfigur als die des Beauftragten nach § 214 AO.

(123) Der steuerliche Beauftragte tritt bei der Ausübung seiner Tätigkeit in die steuerlichen Rechte und Pflichten des von ihm vertretenen Luftverkehrsunternehmens ein. Der steuerliche Beauftragte wird vollumfänglich in das Steuerpflichtverhältnis eingebunden (§ 8 Abs. 1 LuftVStG). Siehe hierzu auch die Ausführungen zu Ziffer 2.5.2.

(124) Steuerliche Beauftragte sind Ansprechpartner für das zuständige HZA. Daher sind an ein Luftverkehrsunternehmen gerichtete Schreiben und Verwaltungsakte grundsätzlich an den steuerlichen Beauftragten als Vertreter des Luftverkehrsunternehmens zu richten. Einer zusätzlichen Benennung des steuerlichen Beauftragten als Empfangsbevollmächtigten nach § 123 AO für das von ihm vertretene Luftverkehrsunternehmen bedarf es dazu nicht. Die Bekanntgabe eines Verwaltungsaktes an einen steuerlichen Beauftragten ist dem Luftverkehrsunternehmen gegenüber wirksam.

#### 4.3.1 Beantragung und Erteilung der Erlaubnis (§ 8 Abs. 2 LuftVStG)

(125) Die Tätigkeit eines steuerlichen Beauftragten nach § 8 LuftVStG bedarf der Erlaubnis. Ein steuerlicher Beauftragter kann für mehrere Luftverkehrsunternehmen tätig werden, die zum Zeitpunkt der Antragstellung auf Erteilung der Erlaubnis noch nicht bekannt sein müssen. Für den **Antrag auf Erteilung der Erlaubnis** soll der **Vordruck 1162** verwendet werden.

(126) Die **Erlaubniserteilung** erfolgt mit **Vordruck 1046**. Sie kann mit sämtlichen in § 120 Abs. 2 AO genannten Nebenbestimmungen verbunden werden (§ 2 Abs. 2 LuftVStDV).

(127) Zu den Voraussetzungen nach § 8 Abs. 2 LuftVStG zur Erteilung der Erlaubnis gilt Nachfolgendes:

1. Eine Erlaubnis als steuerlicher Beauftragter wird nur Personen erteilt, die ihren **Geschäftssitz nach § 11 AO im Inland** haben.  
Inländische Zweigniederlassungen von Luftverkehrsunternehmen ohne Sitz im Inland können nicht als steuerliche Beauftragte tätig werden, da eine inländische Zweigniederlassung keinen inländischen Sitz im Sinne des § 11 AO begründet.
2. Die Tätigkeit als steuerlicher Beauftragter setzt eine **gewerbliche bzw. freiberufliche Tätigkeit** voraus.  
Die Erteilung einer Erlaubnis als steuerlicher Beauftragter an eine **Privatperson** ist nicht zulässig.
3. Eine Erlaubnis wird nur Personen erteilt, gegen deren **steuerliche Zuverlässigkeit** keine Bedenken bestehen.
4. Die **ordnungsgemäße Buchführung** ist im Vierten Teil, 2. Abschnitt, 1. Unterabschnitt (§§ 140 ff.) der AO, §§ 238 ff. Handelsgesetzbuch (HGB) sowie in den Einkommenssteuerrichtlinien in der jeweils geltenden Fassung geregelt. In den Fällen elektronischer Buchführung muss diese den Grundsätzen ordnungsgemäßer DV-gestützter Buchführungssysteme – GoBS – (E-VSF S 0937) entsprechen. Hat der Antragsteller/die Antragstellerin die nach dem Antragsvordruck erforderlichen Angaben gemacht, sind diese grundsätzlich anzuerkennen, sofern keine gegensätzlichen Anhaltspunkte erkennbar sind.
5. Der Antragsteller/die Antragstellerin stellt **rechtzeitig Jahresabschlüsse** auf. Dies ist der Fall, wenn der Jahresabschluss bei Kapitalgesellschaften in den ersten drei Monaten, bei kleinen Kapitalgesellschaften (§ 267 Abs. 1 HGB) – wenn dies einem ordnungsgemäßen Geschäftsgang entspricht – in den ersten sechs Monaten und bei Genossenschaften in den ersten fünf Monaten des Geschäftsjahres für das vergangene Geschäftsjahr aufgestellt ist (§§ 264 Abs. 1 und 336 Abs. 1 HGB). Bei Einzelkaufleuten und Personengesellschaften ist der Jahresabschluss alsbald nach dem Ende des Geschäftsjahres unter Berücksichtigung aller Umstände – insbesondere auch der Verhältnisse des Unternehmens –, spätestens jedoch innerhalb eines Jahres zu erstellen. Angaben des Antragstellers/der Antragstellerin zu den

Jahresabschlüssen können bei Erteilung einer Erlaubnis als zutreffend angenommen werden. Bei Anzeichen für eine Gefährdung der steuerlichen Belange oder in Zweifelsfällen sind aktuelle Jahresabschlüsse anzufordern.

Nach § 8 Abs. 3 Satz 3 LuftVStG können von dem Antragsteller/der Antragstellerin weitere Angaben (z. B. eine Selbstauskunft aus dem Gewerbezentralregister nach § 150 GewO) angefordert werden, wenn dies zur Sicherung des Steueraufkommens oder für die Steueraufsicht (§ 14 LuftVStG) erforderlich erscheint.

Weitere Angaben nach § 8 Abs. 3 LuftVStG können z. B. angefordert werden, wenn:

- Bedenken gegen die steuerliche Zuverlässigkeit des Antragstellers/der Antragstellerin bestehen,
- bereits jetzt Anzeichen für eine Gefährdung der Steuer vorliegen (dies können insbesondere die Fälle der § 3 Nr. 1a und Nr. 10 LuftVStDV sein),
- ausstehende Forderungen nicht beglichen werden.

(128) Bei Verlegung des Unternehmenssitzes des steuerlichen Beauftragten in den Zuständigkeitsbereich eines anderen HZA, gilt die erteilte Erlaubnis mit allen Rechten und Pflichten uneingeschränkt und unverändert fort.

#### **4.3.2 Beendigung des Vertretungsverhältnisses/Widerruf der Erlaubnis**

(129) Die **Beendigung des Vertretungsverhältnisses** zwischen dem steuerlichen Beauftragten und dem Luftverkehrsunternehmen ist dem HZA nach § 7 Abs. 4 LuftVStG unverzüglich schriftlich durch das Luftverkehrsunternehmen oder den steuerlichen Beauftragten anzuzeigen.

Die Beendigung des Vertretungsverhältnisses wird gegenüber dem HZA frühestens mit Zugang dieser Mitteilung wirksam.

(130) Eine Erlaubnis als steuerlicher Beauftragter ist zu **widerrufen** (§ 8 Abs. 5 LuftVStG), wenn die in § 8 Abs. 2 Satz 2 LuftVStG genannten Voraussetzungen zur Erteilung der Erlaubnis nicht mehr vorliegen oder eine angeforderte Sicherheit nach § 9 LuftVStG nicht geleistet wird.

(131) Durch den **Widerruf der Erlaubnis** endet das Vertretungsverhältnis zwischen dem steuerlichen Beauftragten und dem Luftverkehrsunternehmen.

(132) Benennt ein Luftverkehrsunternehmen innerhalb von zwei Monaten nach Aufforderung zur Benennung eines neuen steuerlichen Beauftragten keinen neuen steuerlichen Beauftragten, gilt das Luftverkehrsunternehmen als unvollständig registriert.

Die Fristen für die unverzügliche Abgabe der Steueranmeldung nach § 12 Abs. 3 LuftVStG finden nach Ablauf der vorgenannten Frist Anwendung (vgl. Ziffer 5.1.1 – Abs. (139)).

Bis zur Benennung eines neuen steuerlichen Beauftragten verbleibt die örtliche Zuständigkeit bei dem HZA, in dessen Bezirk der bisherige steuerliche Beauftragte seinen Sitz hatte.

## **5. Steueranmeldung, Fälligkeit, Steuerfestsetzung, Sicherheit, Aufzeichnungspflichten**

### **5.1 Steueranmeldung/Fälligkeit/Steuerfestsetzung (§ 12 LuftVStG)**

(133) Unter Ziffer 5.1 umfasst der Begriff „Steueranmeldung“ zur sprachlichen Vereinfachung auch „Steuerberichtigungen“.

#### **5.1.1 Steueranmeldung und Fälligkeit**

(134) Steuererklärungen nach § 12 LuftVStG sowie dazugehörige Steuerberichtigungen sind Steueranmeldungen nach § 150 Abs. 1 Satz 3 AO, da der Steuerpflichtige die Steuer selbst zu berechnen hat.

(135) Die **Steueranmeldung** ist nach amtlich vorgeschriebenem Vordruck abzugeben. Wird die Steueranmeldung in Papierform abgegeben, soll der **Vordruck 1110** (Luftverkehrsteueranmeldung) verwendet werden. Durch Datenverarbeitungsanlagen ausgedruckte oder in anderer Weise erstellte Steueranmeldungen sind anzuerkennen, wenn sie mit dem Vordruck 1110 im Wesentlichen übereinstimmen und als Steueranmeldung kenntlich gemacht sind. Die Steueranmeldung kann vom Beteiligten auch per Telefax oder eingescannt per E-Mail oder eingescannt an ein Telefax oder von einem Telefax auf einen Computer übermittelt werden.

Die schriftliche Versicherung auf dem Vordruck, dass die Angaben in der Steueranmeldung wahrheitsgemäß nach bestem Wissen und Gewissen gemacht wurden, ist zu unterschreiben. Ohne diese Unterschrift ist die Steueranmeldung grundsätzlich unwirksam. In elektronischer Form steht die Internet-Luftverkehrsteueranmeldung (ILA) zur Verfügung (siehe hierzu Ziffer 9.1).

(136) Soweit ein Wechsel der örtlichen Zuständigkeit erfolgte, ist das HZA örtlich zuständig, das für den Anmeldezeitraum nach § 12 LuftVStG örtlich zuständig war.

(137) Eine Steueranmeldung ist nach § 12 Abs. 1 Satz 1 LuftVStG auch dann abzugeben, wenn nur Steuerbefreiungen nach § 5 LuftVStG in Anspruch genommen wurden.

(138) Die **Fristen für die Abgabe der Steueranmeldung sowie für die Fälligkeit** der Luftverkehrsteuer ergeben sich aus § 12 LuftVStG. Insbesondere wird auf die Dezemberregelung in § 12 Abs. 2 LuftVStG hingewiesen.

Die Fristen nach § 12 Abs. 3 LuftVStG finden Anwendung, wenn ein nach § 7 Abs. 1 LuftVStG zur Registrierung verpflichtetes Luftverkehrsunternehmen keinen oder einen unvollständigen Antrag auf Registrierung gestellt hat sowie bei Luftverkehrsunternehmen, die eine Anzeige nach § 7 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 und 2 LuftVStG abgegeben haben.



### 5.1.2 Vorlage von Unterlagen

(139) Das HZA kann sich zur weiteren Prüfung der Steueranmeldung zusätzlich begründende Unterlagen zur Steueranmeldung vorlegen lassen. Als begründende Unterlagen gelten Aufzeichnungen nach § 13 Abs. 1 Satz 1 LuftVStG und § 13 Abs. 2 Satz 2 LuftVStG.

Zudem können Auskünfte im Rahmen des § 17 Abs. 1 und 2 LuftVStG von den Flugplatzbetreibern, dem Luftfahrt-Bundesamt, der Bundespolizei sowie den für die Flugsicherung zuständigen Stellen durch das HZA angefordert werden (siehe hierzu Ziffer 9.3).

### 5.1.3 Steuerfestsetzung

(140) Beim Bundesverfassungsgericht war ein abstraktes **Normenkontrollverfahren** zur Prüfung der Vereinbarkeit des LuftVStG mit dem Grundgesetz (1 BvF 3/11) anhängig. Bis zu einer Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts (Urteil vom 5. November 2014 – 1 BvF 3/11) waren alle Steuerfestsetzungen diesbezüglich nach § 165 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 AO **vorläufig** durchzuführen.

(141) Die **Festsetzungsfrist** für die LuftVSt beträgt vier Jahre (§ 169 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 AO). Auf den Beginn der Festsetzungsfrist nach § 170 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 AO wird hingewiesen.

(142) § 156 Abs. 1 AO ist im Bereich der LuftVSt, aufgrund fehlender Regelung in der LuftVStDV, nicht anwendbar (Kleinbetragsregelung).

Von der Festsetzung geringfügiger Beträge kann nach § 156 Abs. 2 AO abgesehen werden, sofern die in AO-DV Zoll Nr. 5 zu § 156 genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Entlastungsansprüche des Beteiligten, die sich aufgrund von Änderungen oder Berichtigungen von Steuerfestsetzungen ergeben, werden dabei stets festgesetzt.

#### 5.1.3.1 Erstattungen an Beteiligte in anderen Mitgliedstaaten der EU

(143) Bei einer Erstattung von Steuern oder Abgaben an eine Person mit Wohnsitz oder Niederlassung in einem anderen Mitgliedstaat der EU muss nach § 6 Abs. 2 EUBetrG der andere Mitgliedstaat über die bevorstehende Erstattung informiert werden, soweit Steuern und Abgaben im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 2 EUBetrG betroffen sind.

Da die LuftVSt nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe e) EUBetrG i.V.m. § 3 LuftVStG in den Zuständigkeitsbereich der Zollverwaltung fällt, findet § 6 Abs. 2 EUBetrG Anwendung.

(144) Kommt es zu einer Erstattung der LuftVSt oder einer Erstattung von Forderungen nach § 1 Abs. 2 EUBetrG, die mit der LuftVSt zusammenhängen (§ 4 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe f) EUBetrG), an eine Person, die in einem anderen Mitgliedstaat der EU niedergelassen oder wohnhaft ist, werden Auskünfte ohne vorheriges Ersuchen an andere Mitgliedstaaten erteilt.

(145) Sofern Ansprüche aus dem Steuerschuldverhältnis durch die HZÄ vollständig mit anderen Forderungen aufgerechnet werden (§ 226 AO), erfolgt keine Benachrichtigung des anderen Mitgliedstaates.

(146) Eine Kleinbetragsgrenze, unterhalb derer auf die Auskunftserteilung verzichtet werden kann, ist in § 14 Abs. 1 EUBetrG nicht vorgesehen.

(147) Unbeschadet von § 37 Abs. 2 AO gilt Folgendes:

Tritt ein in einem anderen Mitgliedstaat der EU ansässiges Luftverkehrsunternehmen als Anmelder in der Steueranmeldung, die zu einer Erstattung führt, auf, findet § 6 Abs. 2 EUBetrG grundsätzlich Anwendung, unabhängig davon, an wen und in welches Land die Erstattung ausgezahlt wird.

Tritt der steuerliche Beauftragte eines in einem anderen Mitgliedstaat der EU ansässigen Luftverkehrsunternehmens als Anmelder auf, wird § 6 EUBetrG grundsätzlich nicht angewendet. Dies gilt auch für den Fall, dass der steuerliche Beauftragte als Zahlungsempfänger der Erstattung das von ihm vertretene und in einem anderen Mitgliedstaat der EU ansässige Luftverkehrsunternehmen angibt.

### **5.1.3.2 Steuerbescheid auf Schätzgrundlage**

(148) Wird festgestellt, dass Luftverkehrsunternehmen ihren Pflichten zur Abgabe einer Steueranmeldung nicht nachkommen, aber steuerpflichtige Abflüge durchführen, werden die betroffenen Luftverkehrsunternehmen auf die Pflicht zur Abgabe der Steueranmeldung hingewiesen.

Wird daraufhin keine Steueranmeldung abgegeben, wird ein Steuerbescheid auf Schätzgrundlage *nach* § 162 AO erlassen.

## **5.2 Festsetzung einer Sicherheit (§ 9 LuftVStG)**

(149) Das Hauptzollamt kann von den Steuerschuldnern eine Sicherheit bis zur Höhe der Steuer verlangen, die voraussichtlich für zwei Kalendermonate entsteht, wenn Anzeichen für eine Gefährdung der Steuer erkennbar sind (§ 9 LuftVStG und § 3 LuftVStDV).

## **5.3 Aufzeichnungspflichten (§ 13 LuftVStG)**

(150) Nach § 13 Abs. 1 Satz 1 LuftVStG ist das Luftverkehrsunternehmen verpflichtet, zur Feststellung der Steuer, Grundlagen ihrer Berechnung und zur Prüfung der Voraussetzungen der Steuerbefreiungen nach § 5 LuftVStG Aufzeichnungen zu führen. Die Aufzeichnungen müssen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 LuftVStG so beschaffen sein, dass es einem sachverständigen Dritten innerhalb einer angemessenen Frist möglich ist, die Grundlage für die Besteuerung festzustellen.

(151) Die Aufzeichnungen müssen hinsichtlich der Grundlagen zur Berechnung der Steuer die Mindestangaben des § 13 Abs. 2 Satz 1 LuftVStG beinhalten.

Besonderheiten zu den Aufzeichnungen in Bezug auf die Inanspruchnahme der Steuerbefreiungen nach § 5 LuftVStG sind im Einzelnen den Abs. (59), (66), (68), (70), (72), (75) zu entnehmen.

(152) Das HZA kann zusätzlich **weitere Aufzeichnungen** nach **§ 13 Abs. 2 Satz 2 LuftVStG** verlangen, sofern dies zur Sicherung des Steueraufkommens oder für die Steueraufsicht erforderlich erscheint.

(153) Außerdem kann das HZA besondere Anordnungen (z. B. Art, Form, Zeitdauer der Vorlage) zu den verlangten Aufzeichnungen treffen, wenn dies zur Sicherung des Steueraufkommens oder für die Steueraufsicht erforderlich erscheint.

(154) Die Aufzeichnungen werden im Rahmen von Steueraufsichtsmaßnahmen oder Außenprüfungen als Prüfungsgrundlage genutzt oder auch als begründende Unterlagen für die Steueranmeldungen herangezogen (vgl. Ziffer 5.1.2).

(155) Der steuerliche Beauftragte muss die Aufzeichnungen für Prüfungszwecke bereithalten und soll nicht verpflichtet werden, neben dem Luftverkehrsunternehmen Aufzeichnungen zu führen. Die hierfür notwendigen Informationen liegen regelmäßig nur dem Luftverkehrsunternehmen vor. Die relevanten Aufzeichnungen sind dem steuerlichen Beauftragten vom Luftverkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen. Das Luftverkehrsunternehmen hat dem steuerlichen Beauftragten die Aufzeichnungen nach § 13 Abs. 1 Satz 1 LuftVStG monatlich für den vorangegangenen Monat zu übermitteln. Weitere Aufzeichnungen nach § 13 Abs. 2 Satz 2 LuftVStG sowie begründende Unterlagen hat das Luftverkehrsunternehmen dem steuerlichen Beauftragten für Prüfungszwecke ohne Verzögerung zur Verfügung zu stellen.

(156) Die Aufzeichnungen sind als Unterlagen, die für die Besteuerung von Belang sind, sechs Jahre aufzubewahren (§ 147 Abs. 1 Nr. 5 AO i. V. m. § 13 LuftVStG).

## 6. Steueraufsicht (§ 14 LuftVStG), Außenprüfung

(157) Die für die LuftVSt bedeutsamen Sachverhalte unterliegen der **Steueraufsicht** nach § 209 Abs. 3 AO i. V. m. § 14 Satz 1 LuftVStG. Auf das Betretungsrecht nach § 14 Satz 2 LuftVStG wird hingewiesen.

(158) **Außenprüfungen** nach § 193 AO betreffen allein die steuerlichen Verhältnisse von Luftverkehrsunternehmen.

## 7. Ahndung von Zuwiderhandlungen

(159) Zuwiderhandlungen gegen die Pflicht zur Abgabe einer Steueranmeldung nach § 12 LuftVStG, die zu einer Verkürzung der LuftVSt i. S. v. § 370 Abs. 4 AO führen *oder einen nicht gerechtfertigten Steuervorteil gewähren*, können entweder als Steuerstraftat (Steuerhinterziehung nach § 370 Abs. 1 AO bei vorsätzlicher Handlungsweise, vgl. AO-DV Zoll Nr. 3.2 zu § 370) oder als Steuerordnungswidrigkeit (leichtfertige Steuerverkürzung nach § 378 AO bei leichtfertiger Handlungsweise, vgl. AO-DV Zoll Nr. 6 zu §§ 377 bis 384) geahndet werden. Auch die bloße Gefährdung der LuftVSt durch Verletzung von Aufzeichnungspflichten (§ 13 LuftVStG) oder Verstößen gegen Auflagen (§ 13 Abs. 2 Satz 2 und § 14 Satz 1 LuftVStG) kann als Steuerordnungswidrigkeit nach § 379 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 bzw. Abs. 3 AO geahndet werden (vgl. AO-DV Zoll zu § 379).

Darüber hinaus zählt auch das LuftVStG selbst in § 16 LuftVStG eine Reihe von Zuwiderhandlungen insbesondere im Zusammenhang mit Registrierungs- (§ 7 LuftVStG) und Aufzeichnungspflichten (§ 13 LuftVStG) auf, die als (Steuer-) Ordnungswidrigkeit geahndet werden können.

## 8. Amtshilfe (Anwendung EUAHiG)

(160) Rechtsgrundlage für die **Amtshilfe** zwischen den EU-Mitgliedstaaten im Bereich der LuftVSt ist das EU-Amtshilfegesetz (EUAHiG) vom 26. Juni 2013 (BGBl. I, S. 1809), mit dem 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 (ABl. L 64 vom 11. März 2011) in nationales Recht umgesetzt wurde.

## 9. Internet-Luftverkehrsteueranmeldung, Vordrucke, Datenaustausch

### 9.1 Internet-Luftverkehrsteueranmeldung (ILA)

(161) Mit der Echtbetriebsaufnahme vom IT-Fachverfahren AVIATA zum 1. September 2012 wurde den Wirtschaftsbeteiligten das **Portal für die Internet-Luftverkehrsteueranmeldung (ILA-Portal)** zur Verfügung gestellt.

Das ILA-Portal ist im Internet über den Link <https://ila.zoll.de> aufrufbar und ermöglicht den Luftverkehrsunternehmen und deren steuerlichen Beauftragten, die elektronische Erfassung und anschließende Übermittlung der Luftverkehrsteueranmeldung an das zuständige HZA über das Internet abzuwickeln (**Internet-Luftverkehrsteueranmeldung (ILA)**). Die Daten werden in einem standardisierten Nachrichtenformat signiert an AVIATA übermittelt.

(162) Für die Authentifizierung (Anmeldung) im ILA-Portal sowie für die Signatur der Daten zur Übermittlung an AVIATA ist neben der Luftverkehrssteuer Nummer ein gültiges **ELSTER-Zertifikat** erforderlich.

(163) Nähere Einzelheiten zur Nutzung der ILA, deren Bedienung sowie verfahrensspezifische Hinweise ergeben sich aus der Verfahrensanweisung zur elektronischen Erfassung und anschließenden Übermittlung von Luftverkehrsteueranmeldungen durch ILA-Nutzer an das zuständige HZA.

### 9.2 Vordrucke

(164) Die nachstehenden Vordrucke stehen für den Bereich der LuftVSt zur Verfügung:

Vordruck Nr.	Bezeichnung
1164	Antrag – Registrierung eines Luftverkehrsunternehmens (§ 7 Abs. 1 Satz 1 LuftVStG)
1163	Anzeige gem. § 7 Abs. 1 Satz 2 LuftVStG
1049	Registrierungsnachweis nach dem LuftVStG (§ 7 Abs. 5 LuftVStG)
1162	Antrag – Steuerlicher Beauftragter von Luftverkehrsunternehmen (§ 8 Abs. 2 LuftVStG)
1046	Erlaubnis – Steuerlicher Beauftragter von Luftverkehrsunternehmen (§ 8 Abs. 2 LuftVStG)
1169	Bestätigung der Benennung als steuerlicher Beauftragter von Luftverkehrsunternehmen (§ 7 LuftVStG)
1110	Luftverkehrsteueranmeldung (§ 12 LuftVStG)

Die Vordrucke sind in der jeweils gültigen Fassung zu verwenden.

(165) Die von den Beteiligten auszufüllenden Vordrucke werden im Internet unter [www.zoll.de](http://www.zoll.de) mit einer Verlinkung in das Formular-Management-System (FMS) zur Verfügung gestellt.

(166) Die Vordrucke 1110, 1163, 1164 stehen auch in englischer Sprache als Übersetzungshilfen zur Verfügung und sind im FMS in die deutschsprachigen Vordrucke integriert und über den Button „englische Übersetzungshilfe“ aufrufbar. Zur Antragstellung dürfen nur die deutschsprachigen Vordrucke verwendet werden.

### **9.3 Datenaustausch und Auskunftspflichten (§ 17 LuftVStG)**

(167) § 17 LuftVStG regelt die Zusammenarbeit mit Behörden und Institutionen. Die Zusammenarbeit ist insbesondere erforderlich um Steueranmeldungen auf ihre Vollständigkeit und Richtigkeit überprüfen zu können oder um grundsätzlich festzustellen, inwieweit ein Luftverkehrsunternehmen von den Regelungen des LuftVStG betroffen ist. In Einzelfällen können daher weitere Angaben über steuerlich relevante Tatsachen eingeholt werden.

#### **9.3.1 Zusammenarbeit mit Flugplatzbetreibern**

(168) Flugplatzbetreiber sind auskunftspflichtige Personen nach § 93 AO i.V.m. § 17 Abs. 1 LuftVStG.

(169) Die HZÄ können durch die bei den Flugplatzbetreibern vorhandenen Daten in Einzelfällen überprüfen, ob Flüge tatsächlich stattgefunden haben, ob es sich um einen Fracht- oder Passagierflug handelt und/oder ob der angegebene Operating Carrier den Flug tatsächlich durchgeführt hat. Vereinzelt liegen den Flugplatzbetreibern auch Angaben zur Anzahl der Passagiere der einzelnen Flüge vor.

#### **9.3.2 Zusammenarbeit mit dem Luftfahrt-Bundesamt**

(170) Vom Luftfahrt-Bundesamt können nach § 17 Abs. 2 LuftVStG Informationen über die von inländischen Luftverkehrsunternehmen eingesetzten Luftfahrzeuge (Muster, Kennzeichen, ggf. Anzahl der maximalen Passagier-Sitzplätze) angefordert werden.

(171) Anlassbezogene Meldungen nach § 17 Abs. 3 LuftVStG sind bei Feststellungen im Zusammenhang mit

- offenen Ansprüchen aus dem Steuerschuldverhältnis,
- Steuerstrafverfahren,
- Hinweisen auf wirtschaftliche Schwierigkeiten bzw. drohende Insolvenz,
- Hinweisen auf Flüge ohne erforderliche Genehmigung,

die notwendig sein können, um die nach dem Luftverkehrsrecht geforderte Zuverlässigkeit eines Luftverkehrsunternehmens zu beurteilen, dem Luftfahrt-Bundesamt zu übermitteln.

### 9.3.3 Zusammenarbeit mit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

(172) Alle Abflüge von inländischen Startorten werden durch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH erfasst und können vom HZA auf Anforderung zur Feststellung der Besteuerungsgrundlagen herangezogen werden.

## 10. Abkürzungsverzeichnis/Glossar

<b>Abkürzung/ Begriff</b>	<b>Auflösung der Abkürzung</b>	<b>Erläuterung (soweit nicht selbsterläuternd)</b>
ACC	Air Carrier Certificate	Das ACC ist mit einem AOC vergleichbar und wird vor allem in den USA ausgestellt.
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union	
AFM	Aeroplane Flight Manual	Flughandbuch
ABI.	Amtsblatt der Europäischen Union	
AOC	Air Operator Certificate	
AO	Abgabenordnung	
AO-DV Zoll	Dienstvorschrift zur Anwendung der Abgabenordnung im Bereich der Zollverwaltung	
AufenthG	Gesetz über den Aufenthalt, die Erwerbstätigkeit und die Integration von Ausländern im Bundesgebiet (Aufenthaltsgesetz)	
AVIATA	IT-Fachverfahren AVIATA (Aviation Tax)	IT-Fachverfahren zur Erhebung der Luftverkehrsteuer
BGBI.	Bundesgesetzblatt	
BMF	Bundesministerium der Finanzen	
BT-Drs.	Bundestagsdrucksache	
DWD	Deutscher Wetterdienst	
EFTA	European Free Trade Association	Europäische Freihandelsassoziation
ELSTER	elektronische Steuererklärung	
EnergieStG	Energiesteuergesetz	
EnergieStV	Verordnung zur Durchführung des Energiesteuergesetzes (Energiesteuer-Durchführungsverordnung)	
EU	Europäische Union	
EUAHiG	Gesetz über die Durchführung der gegenseitigen Amtshilfe in	

	Steuersachen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU-Amtshilfegesetz)	
EUBeitrG	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)	
E-VSF	Elektronische Vorschriftensammlung Bundesfinanzverwaltung	
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum	
FMS	Formular-Management-System	
GewO	Gewerbeordnung	
GoBS	Grundsätze ordnungsmäßiger DV-gestützter Buchführungssysteme	
HGB	Handelsgesetzbuch	
HZA/HZÄ	Hauptzollamt/Hauptzollämter	
ICAO	International Civil Aviation Organization	Internationale Zivilluftfahrtorganisation
ILA	Internet- Luftverkehrsteueranmeldung	
ILA-Portal		Portal für die Internet- Luftverkehrsteueranmeldung
IT	Informationstechnik	
LuftBO	Betriebsordnung für Luftfahrtgerät	
Luftverkehr- steuernummer		Die Luftverkehrsteuernummer wird jedem Luftverkehrsunternehmen und steuerlichen Beauftragten zugeteilt und dient als eindeutiges Identifikationsmerkmal bei der Nutzung der ILA.
LuftVG	Luftverkehrsgesetz	
LuftVSt	Luftverkehrsteuer	
LuftVStAbsenkV	Luftverkehrsteuer- Absenkungsverordnung	
LuftVStDV	Luftverkehrsteuer- Durchführungsverordnung	
LuftVStFestV	Luftverkehrsteuer- Festlegungsverordnung	
LuftVStG	Luftverkehrsteuergesetz	

LuftVZO	Luftverkehr-Zulassungs- Ordnung	
PNR	Passenger Name Record	Fluggastdatensatz
SRÜ	Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen	
TÜV	Technischer Überwachungsverein	



## Anlage 1

### **Anwendung der Übergangsvorschrift nach § 19 Abs. 1 LuftVStG**

Nach § 19 Abs. 1 LuftVStG ist das LuftVStG erstmals auf Rechtsvorgänge ab dem 1. September 2010 anzuwenden, bei denen der Fluggast dem Luftverkehrsunternehmen erst am oder nach dem 1. September 2010 benannt wird und die zu Abflügen ab dem 1. Januar 2011 berechtigen. Die Übergangsvorschrift setzt für eine Steuerbarkeit von Abflügen ab dem 1. Januar 2011 grundsätzlich die Benennungen von Fluggästen nach dem 1. September 2010 gegenüber dem Luftverkehrsunternehmen voraus. Durch diese Regelung sind Vorzieheffekte und damit ein Ausfall von entsprechenden Steuereinnahmen, die mit der Bekanntgabe des Kabinettschlusses der Bundesregierung vom 1. September 2010 zur Einführung einer LuftVSt in 2011 zu erwarten waren, verhindert worden.

Eine Auswirkung auf vor dem 1. September 2010 abgeschlossene „Reise- oder Flugbuchungen“ (Kundenbuchung ist abschließend vorgenommen worden) ergibt sich hieraus nicht, zumal - anders als bei Buchungen nach dem 1. September 2010 - die neue LuftVSt bei der Vereinbarung des Reiseentgeltes nicht berücksichtigt werden konnte. Vor diesem Hintergrund ist die Anwendung des § 19 Abs. 1 LuftVStG für Flugreisen und Flugpauschalreisen insoweit einzuschränken, dass Kundenbuchungen einer Flugreise oder Flugpauschalreise vor dem 1. September 2010 durch einen Kunden z. B. im Reisebüro oder im Internet nicht nach dem LuftVStG zu besteuern sind. Kundenbuchungen einer Flug- oder Flugpauschalreise, die nach dem 1. September 2010 erfolgt sind, führen dagegen grundsätzlich zu einem steuerbaren Rechtsvorgang. Erfolgt eine Kundenbuchung nicht direkt bei dem Reiseveranstalter, der die Reise durchführt, sondern zunächst bei einem Reisevermittler (z. B. Versicherungen, Zeitungen, Glückspielunternehmen, Volkshochschulen, kirchliche Träger), dann gilt die Kundenbuchung zu dem Zeitpunkt als abschließend vorgenommen, zu dem sie dem Reiseveranstalter, der die Reise durchführt, zugeht.

### **Unterlagen zu Prüfungszwecken**

Die Luftverkehrsunternehmen haben geeignete Unterlagen für Prüfungszwecke vorzuhalten, aus denen sich ergibt, dass es sich um Rechtsvorgänge handelt, die vor dem 1. September 2010 abgeschlossen wurden (z. B. durch Unterlagen des Reiseveranstalters, aus denen sich das Buchungsdatum der Pauschalreise des Fluggastes vor dem 1. September 2010 ergibt).

Der Nachweis, dass es sich um Rechtsvorgänge handelt, die vor dem 1. September 2010 abgeschlossen wurden, ist durch das Luftverkehrsunternehmen in Fällen von Einzel- bzw. Gruppenbuchungen grundsätzlich wie folgt zu führen:

#### Allgemein:

Auf das Datum der Flugscheinausstellung kommt es in beiden Fällen nicht an.

Als Unterlage des Reiseveranstalters, aus der sich ergibt, dass eine Kundenbuchung vor dem 1. September 2010 stattgefunden hat, ist grundsätzlich die schriftliche Vorlage einer entsprechenden Bestätigung des Reiseveranstalters ausreichend. Auf

die zusätzliche Vorlage von Rechnungskopien oder Kopien der Buchungsbestätigungen kann verzichtet werden.

#### Einzelbuchungen:

Als Zeitpunkt der Kundenbuchung ist bei Einzelbuchungen grundsätzlich das Datum der PNR-Erstellung (PNR = Passenger Name Record) zu bestimmen, da mit der PNR-Erstellung davon ausgegangen werden kann, dass ein Rechtsvorgang vorliegt, der den Fluggast zum Abflug berechtigt und eine namentliche Benennung des Fluggastes gegenüber dem Luftverkehrsunternehmen erfolgt ist.

Bei einer PNR-Erstellung mit Namensaufnahme in das PNR-System vor dem 1. September 2010 ist ein weiterer Nachweis des Reiseveranstalters, dass eine Kundenbuchung erfolgt ist, nicht erforderlich.

In Einzelfällen kann aber eine Kundenbuchung auch schon vor der PNR-Erstellung erfolgt sein. Falls die PNR-Erstellung mit Namensaufnahme in das PNR-System nach dem 1. September 2010 erfolgt ist, aber dennoch bereits zuvor eine Kundenbuchung ohne PNR-Erstellung vorgelegen hat, so ist dieses von der PNR-Erstellung abweichende Datum der Kundenbuchung dem Luftverkehrsunternehmen durch eine entsprechende Bestätigung des Reiseveranstalters nachzuweisen.

#### Gruppenbuchungen:

Bei Gruppenbuchungen ist es üblich, dass zum Zeitpunkt der PNR-Erstellung der Name des Fluggastes noch nicht in das PNR-System aufgenommen wird. Ob zum Zeitpunkt der PNR-Erstellung bereits eine Kundenbuchung vorliegt, ist deshalb für das Luftverkehrsunternehmen nicht erkennbar. In diesen Fällen kann das Datum der nicht individualisierten PNR-Erstellung nicht als Zeitpunkt der Kundenbuchung gelten. Deshalb ist bei Gruppenbuchungen abweichend zum Verfahren bei den Einzelbuchungen wie folgt zu verfahren:

Ist eine PNR-Erstellung ohne Namensaufnahme in das PNR-System bereits vor dem 1. September 2010 erfolgt und wurde der Fluggastname erst nach dem 1. September 2010 dem Luftverkehrsunternehmen benannt, ist dem Luftverkehrsunternehmen der Zeitpunkt der Kundenbuchung durch eine entsprechende Bestätigung des Reiseveranstalters nachzuweisen. Lag dagegen eine Kundenbuchung bereits vor dem 1. September 2010 vor und wurde der Fluggastname auch schon vor dem 1. September 2010 dem Luftverkehrsunternehmen benannt, so ist – wie bei den Einzelbuchungen auch – eine gesonderte Bestätigung des Reiseveranstalters, dass die Kundenbuchung vor dem 1. September 2010 stattgefunden hat, entbehrlich.

## Anlage 2

<b>Bewohnte Inseln in Nord und Ostsee ohne tidenunabhängigen Straßen- und Gleisanschluss zum Festland</b>	<b>§ 5 Nr. 4 LuftVStG</b> (inländische Nord- und Ostseeinseln)	<b>§ 5 Nr. 5 LuftVStG</b> (dänische, niederländische oder inländische Nordseeinseln)
Inselname	angekreuzt, falls zutreffend	angekreuzt, falls zutreffend
Baltrum	x	x
Borkum	x	x
Juist	x	x
Langeoog	x	x
Norderney	x	x
Wangerooge	x	x
Spiekeroog (o. F.)	x	x
Hiddensee (o. F.)	x	
Vilm (o. F.)	x	x
Amrum (o. F.)	x	x
Gröde (o. F.)	x	x
Hooge (o. F.)	x	x
Langeness (o. F.)	x	x
Oland (o. F.)	x	x
Pellworm	x	x
Föhr	x	x
Helgoland	x	x
Neuwerk (o. F.)	x	x
Fanø (DK, o. F.)		x
Mandø (DK, o. F.)		x
Texel (NL)		x
Vlieland (NL, o. F.)		x
Terschelling (NL, o. F.)		x
Ameland (NL)		x
Schiermonnikoog (NL, o. F.)		x

Die Auflistung beinhaltet auch Inseln, die über keinen nach § 6 Abs. 1 LuftVG zugelassenen Flugplatz verfügen, da Luftverkehrsunternehmen auch auf Grundstücken nach § 25 Abs. 1 Satz 1 LuftVG landen, die in der Regel anlassbezogen und kurzfristig von den Luftfahrtbehörden des jeweiligen Bundeslandes genehmigt werden.

### Legende:

DK = Dänemark  
NL = Niederlande  
o. F. = ohne Flugplatz

Anlage 3

**Flugplätze im Küstengebiet - § 5 Nr. 4 und Nr. 5 LuftVStG**

<b>Bundesland bzw. Land</b>	<b>Insel</b>	<b>Festland</b> (nicht weiter als 100 km von der Küste entfernt)
Bremen		Bremen
		Bremerhaven-Luneort
Hamburg		Hamburg-Fuhlsbüttel
Mecklenburg-Vorpommern	Güttin/Rügen <sup>*1*2</sup>	Anklam
	Heringsdorf/Usedom <sup>*1*2</sup>	Barth
	Peenemünde/Usedom <sup>*1*2</sup>	Güstrow
		Neubrandenburg
		Neustadt-Glewe
		Parchim
		Pasewalk
		Pinnow
		Purkshof
		Rechlin-Lärz
		Rerik-Zweedorf
		Rostock
		Schmoldow
		Tutow
		Waren/Vielist
	Wismar-Müggenburg	
Niedersachsen	Baltrum	Ahlhorn
	Borkum	Barßel
	Juist	Blexen
	Langeoog	Diepholz
	Norderney	Emden
	Wangerooge	Ganderkesee
		Harle
		Hüttenbusch
		Karlshöfen
		Kührstedt-Bederkesa
		Lauenbrück
		Leer-Papenburg
		Lemwerder
		Lüneburg
		Norden-Norddeich
		Cuxhaven-Nordholz
		Oldenburg-Hatten
	Quakenbrück	
	Rotenburg (Wümme)	
	Seedorf	
	Stade	
	Varrelbusch	
	Verden-Scharnhorst	

		Weser-Wümme
		Westerstede-Felde
		Wiefelstede/Conneforde
		Wilhelmshaven
Schleswig-Holstein	Fehmarn-Neujellingsdorf*1*2	Ahrenlohe
	Helgoland-Düne	Bredstedt
	Sylt*1	Flensburg-Schäferhaus
	Wyk a. Föhr	Grube
	Pellworm	Uetersen-Heist
		Hartenholm
		Heide-Büsum
		Husum-Schwesing
		Itzehoe, Hungriger Wolf
		Kiel-Holtenau
		Kropp
		Lübeck-Blankensee
		Neumünster
		Rendsburg-Schachtholm
		Sierksdorf/Hof Altona
		Sommerland
		St. Michaelisdonn
		St. Peter-Ording
		Wahlstedt
Dänemark		Esbjerg
		Haderslev
		Krusa-Padborg
		Lojtved
		Nordborg
		Ribehøj
		Rodekro
		Sonderborg
		Tonder
		Torsbol
		Kolding, Vamdrup
		Vojens/Skrydstrup
Niederlande	Ameland	Drachten
	Texel	Emmer Compasuum
		Groningen/Eelde
		Hoogeveen
		Leeuwarden
		Middenmeer
		Winschoten/Oostwold
		Stadskanaal
Polen		Kolobrzeg (Kolberg), Bagicz
		Ploty (Plathe), Makowice
		Szczecin (Stettin), Goleniów

\*1 verfügt über einen tidenunabhängigen Straßen- oder Gleisanschluss

\*2 von und zu dieser Ostseeinsel sind keine steuerbegünstigten Flüge nach § 5 Nr. 5 LuftVStG möglich

## Anlage 4

### Überseeische Länder und Gebiete

<b>Britische Überseegebiete</b>	Anguilla
	Bermuda
	Britisches Antarktis-Territorium
	Britische Jungferninseln
	Britisches Territorium im Indischen Ozean
	Falklandinseln
	Gibraltar
	Kaimaninseln
	Montserrat
	Pitcairnsinseln
	St. Helena, Ascension, Tristan da Cunha
	Südgeorgien und südliche Sandwichinseln
	Turks- und Caicosinseln
<b>Dänische Überseegebiete</b>	Faröer
	Grönland
<b>Französische Überseegebiete</b>	Französisch-Guayana
	Französisch-Polynesien
	Französische Süd- und Antarktisgebiete
	Guadeloupe
	Martinique
	Mayotte
	Miquelon
	Neukaledonien
	Réunion
	Saint Barthélemy
	Saint Martin
	Saint Pierre
Wallis und Futuna	
<b>Niederländische Überseegebiete</b>	Aruba
	Bonaire
	Curacao
	Saba
	Sint Maarten
	St. Eustatius

Anlage 5

**Örtlich zuständiges Hauptzollamt gemäß § 3 Abs. 2 LuftVStG**

Zuständiges HZA →	HZA, von dessen Bezirk aus das Luftverkehrsunternehmen sein Unternehmen betreibt (§ 10 AO)	HZA, in dessen Bezirk der steuerliche Beauftragte/ Antragsteller seinen Sitz hat (§ 11 AO)	HZA, in dessen Bezirk der erste Abflug stattfindet
Mögliche Fallkonstellation ↓			
Inländisches Luftverkehrsunternehmen ohne steuerlichen Beauftragten	<b>zuständig</b>		
Inländisches Luftverkehrsunternehmen mit steuerlichem Beauftragten		<b>zuständig</b>	
Ausländisches Luftverkehrsunternehmen ohne steuerlichen Beauftragten			<b>zuständig</b>
Ausländisches Luftverkehrsunternehmen mit steuerlichem Beauftragten		<b>zuständig</b>	
Luftverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der EU, welches die Benennung eines steuerlichen Beauftragten aufhebt		<b>zuständig</b>	
Erteilung der Erlaubnis für die Tätigkeit als steuerlicher Beauftragter nach § 8 LuftVStG		<b>zuständig</b>	