

Professor Dr. iur. Mike Wienbracke, LL.M. (Edinburgh), Recklinghausen\*

## „Luftverkehrsteuer – Auf- oder Gegenwind aus Karlsruhe?“

THEMATIK	Konkrete Normenkontrolle, Gesetzgebungskompetenz, allgemeiner Gleichheitssatz, Berufsfreiheit, Eigentumsfreiheit, allgemeine Handlungsfreiheit
SCHWIERIGKEITSGRAD	Examensklausur
BEARBEITUNGSZEIT	5 Stunden
HILFSMITTEL	Textausgaben GG, BVerfGG

### ■ SACHVERHALT

Der Deutsche Bundestag hat am 28.10.2010 das nachfolgend in Kraft getretene Luftverkehrssteuergesetz (LuftVStG) mit unter anderem folgenden Bestimmungen verabschiedet:

#### „§ 1 Steuergegenstand

(1) Der Luftverkehrsteuer unterliegt ein Rechtsvorgang, der zum Abflug eines Fluggastes von einem inländischen Startort mit einem Flugzeug oder Drehflügler durch ein Luftverkehrsunternehmen zu einem Zielort berechtigt.

#### § 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes ist oder sind: ...

---

\* Der *Verfasser* lehrt Öffentliches Recht, insbesondere Staats- und Verwaltungsrecht sowie Europarecht am Fachbereich Wirtschaftsrecht der Westfälischen Hochschule Gelsenkirchen, Bocholt, Recklinghausen. Sachverhalt und Lösungsvorschlag sind BVerfG Urt. v. 5.11.2014 – 1 BvF 3/11, BeckRS 2014, 57877 nachempfunden. Für Klausurzwecke wurde allerdings eine andere prozessuale Einkleidung als im Originalfall gewählt, in dem zudem – anders als hier – die Verfassungsmäßigkeit auch von § 2 Nr. 4 und 5, § 4, § 5 Nr. 2, 4 c und 5 sowie § 11 II LuftVStG zu beurteilen war.

**2. Luftverkehrsunternehmen:**

ein Unternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung ..., durch die es zur gewerblichen Beförderung von Personen mit einem Flugzeug oder Drehflügler berechtigt ist; ...

**§ 6 Steuerschuldner**

(1) Steuerschuldner ist das Luftverkehrsunternehmen, das den Abflug nach § 1 durchführt ...

**§ 10 Bemessungsgrundlage**

Die Steuer bemisst sich nach der Lage des jeweils gewählten Zielorts und der Anzahl der beförderten Fluggäste.

**§ 11 Steuersatz**

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

1. in einem Land der Anlage 1 zu diesem Gesetz [unter anderem EU-Mitgliedstaaten und Russische Föderation] 7,50 Euro

2. in einem Land der Anlage 2 zu diesem Gesetz [unter anderem Israel] 23,43 Euro

3. in anderen Ländern [unter anderem Vereinigte Staaten von Amerika] 42,18 Euro.“

Nach unter zutreffender Anwendung namentlich der vorstehenden Bestimmungen erfolgter Steueranmeldung (§ 12 I 1 LuftVStG) erhebt das Luftverkehrsunternehmen L, eine inländische juristische Person des Privatrechts, in zulässiger Weise Klage mit dem Ziel, die als Steuerbescheid (Verwaltungsakt) wirkende Luftverkehrsteueranmeldung gerichtlich aufheben zu lassen. Zur Begründung führt L aus, dass das LuftVStG verfassungswidrig sei. Dem Bund fehle bereits die Gesetzgebungskompetenz hierfür; insbesondere handele es sich bei der Luftverkehrsteuer nicht um eine Steuer iSv Art. 106 I Nr. 3 GG. Ferner sei die auf den gewerblichen Passagierluftverkehr begrenzte Auswahl des Steuergegenstands in § 1 I LuftVStG (ohne Einbeziehung des privaten Flugverkehrs und von Frachtflügen) sowie die Ausgestaltung des Steuertarifs in § 10 iVm § 11 I LuftVStG und den Anlagen 1 und 2 jeweils mit Art. 3 I GG unvereinbar. Die drei darin vorgesehenen Distanzklassen seien nämlich – was sachlich zutreffend ist – pauschaliert entsprechend dem Abstand des Flughafens Frankfurt a.M. zum wichtigsten Flughafen des Ziellandes geschaffen worden und bewirkten bei wenigen sehr großen Ländern oder beim Flug in überseeische Territorien einiger weniger Länder eine vom tatsächlichen Entfernungsmaßstab abweichende steuerliche Begünstigung entsprechender Flüge, die L aber nicht anbietet. Zudem verstoße die Besteuerung des Passagierluftverkehrs nach § 1 I iVm § 11 I LuftVStG gegen Art. 12 I GG.

Der zuständigkeitshalber mit der Klage befasste Senat des Finanzgerichts (FG) teilt diese Sichtweise. Überzeugt von der Verfassungswidrigkeit der §§ 1 I, 10, 11 I LuftVStG sowie der Anlagen 1 und 2 hat er daher das Verfahren ausgesetzt und die Frage nach deren Vereinbarkeit mit dem Grundgesetz unter Beifügung einer den Anforderungen des § 80 II 1 BVerfGG genügenden schriftlichen Begründung dem BVerfG vorgelegt.

Wie wird dieses entscheiden? Von der Europarechtskonformität des LuftVStG ist auszugehen. Art. 19 I 2 GG ist nicht zu prüfen.

**Bearbeitervermerk:** Die „Erweiterung“ von Art. 106 I Nr. 3 GG auf „sonstige auf motorisierte Verkehrsmittel bezogene Verkehrsteuern“ wurde in BT-Drs. 16/11741, 4 damit begründet, dass „dem Gesetzgeber künftig eine größere Flexibilität bei der Ausgestaltung einer verkehrsmittelbezogenen Besteuerung ermöglicht“ werden soll. In BT-Drs. 17/3030, 36 heißt es zum LuftVStG sachlich zutreffend: „Während durch die Belastung mit der verbrauchsorientierten Energiesteuer für alle anderen Verkehrsträger [inkl. des privaten Luftverkehrs] ein Anreiz zum energiesparenden Einsatz von Kraftstoffen gegeben wird, ist der gewerbliche Luftverkehr hiervon befreit .... Der Luftfrachtverkehr wird [nach dem LuftVStG] nicht besteuert, da er in einem intensiven internationalen Wettbewerb steht und sehr preissensibel ist.“

Zum Wesen der Verkehrsteuern iSd grundgesetzlichen Finanzverfassung gehört, „daß sie an Akte oder Vorgänge des Rechtsverkehrs, an einen rechtlichen oder wirtschaftlichen Akt, an die Vornahme eines Rechtsgeschäfts oder einen wirtschaftlichen Vorgang oder einen Verkehrsvorgang anknüpfen“ (BVerfGE 16, 64 [73]).

Auf folgende Vorschrift wird hingewiesen:

**§ 3 AO Steuern, steuerliche Nebenleistungen**

(1) Steuern sind Geldleistungen, die nicht eine Gegenleistung für eine besondere Leistung darstellen und von einem öffentlich-rechtlichen Gemeinwesen zur Erzielung von Einnahmen ... auferlegt werden ...; die Erzielung von Einnahmen kann Nebenzweck sein.