



Home

Flugvorbereitung

Flugdurchführung

Flugziele

Impressionen

Downloads

Allgemeiner Hinweis

Alle Informationen auf den hier enthaltenen Seiten sind Hinweise und Erfahrungen des Verfassers. Die obligatorische Flugvorbereitung und sichere Flugdurchführung im Sinne des Gesetzgebers wird davon nicht berührt. Eine Haftung wird ausgeschlossen.

Aus aktuellen Grund: Info zur neuen italienischen "Luxussteuer" auf Privatflugzeuge (Stand: 26.04.2012)

Update 26.04.2012:

Es ist geschafft!. Am Dienstag, dem 24.04.2012 wurde die vorgenannte Gesetzesrevision vom italienischen Senat ratifiziert. Es gibt damit nun keinen Zweifel mehr. Danke auch von dieser Stelle an die mitwirkenden Personen und Organisationen!

Damit das neue Gesetz in Kraft tritt muss es nun nur noch im italienischen Amtsblatt veröffentlicht werden, was ebenfalls nur ein paar Tage dauern dürfte. Erst dann kann man wieder nach Italien fliegen, ohne jegliches steuerliches Risiko eingehen zu müssen.

Update 17.04.2012:

Hier nun endlich die lang erwartete Breaking News bezüglich der umstrittenen Luxussteuer:

Am Montag dem 16.4.2012 wurde eine Gesetzesrevision (Beiname: "Conte") vom italienischen Abgeordnetenhaus beschlossen und muss nun lediglich noch den Senat passieren, was aber als praktisch sicher gilt.

Das Wichtigste zuerst: Die famose 48-Stunden-Frist der Ziffer 14 "bis" wird auf 45 Tage erhöht. Dadurch dürfte sich das entstandene Problem der Steuer für "Flugtouristen" zukünftig komplett auflösen. Es steht außerdem explizit im neuen Gesetz dass die 45 Tage kontinuierlich sein müssen, d.h. dass die Tage bei mehreren Italien-Aufenthalten nicht kumuliert werden. Auch die Gefahr, durch ein größeres technisches Problem doch irgendwie diese 45 Tage zu überschreiten, besteht nicht, da durch das neue Gesetz Wartungsaufenthalte ausdrücklich nicht mitzuzählen sind. Und auch wenn man denn wirklich die 45 Tage (ohne Wartung) überschreiten sollte, so steht nun fest, dass in diesem Fall die Steuer nicht anteilig (monatsweise) fällig wird.

Es handelt sich wie schon weiter unten beschrieben um eine Gemeinschaftsleistung der

verschiedenen Verbände und Interessenvertreter, und zwar nicht nur der italienischen sondern auch der internationalen (auch die AOPA Deutschland war aktiv).

Die weiteren Änderungen (welche aber demgemäß eigentlich nur die Italiener betreffen werden):

- spürbare Reduzierung der Beitragssätze (für eine C172 muss ein Italiener allerdings dennoch zukünftig ca. 1300 Euro pro Jahr hinlegen)
- komplette Ausnahme von der Steuer für Oldtimerflugzeuge (älter als 40 Jahre) und Homebuilts
- Lufttaxiflüge werden künftig (pro Flug) besteuert

ULs sollen nun wohl doch nicht besteuert werden.

Link zur (italienischsprachigen) Meldung der AOPA Italia:

<http://www.aopa.it/infoleggi.asp?IDInfo=227&TipoInfo=2>

Wie gesagt, nun muss die Änderung lediglich noch bei nächster Gelegenheit den Senat passieren und veröffentlicht werden. Noch ist es nicht der Augenblick zu feiern, aber es ist ein großer Schritt zur Rückkehr der durch das Gesetz bisher eingeschränkten Fliegerfreiheit in Europa. Außerdem ist es die Chance, auch die italienische allgemeine Luftfahrt zumindest weitergehend zu retten.

Bis diese Revision vom Senat genehmigt und veröffentlicht worden ist, bleibt logischerweise zunächst noch die alte Gesetzeslage in Kraft.

Sobald das neue Gesetz in Kraft tritt, werde ich das hier vermelden.

Für alle, die des Italienischen mächtig sind, hier der Text der Gesetzesänderung:

Art. 3-quater.

1. All'articolo 16 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 10 è aggiunto il seguente:

«10-bis. È istituita l'imposta erariale sui voli dei passeggeri di aerotaxi. L'imposta, dovuta per ciascun passeggero ed all'effettuazione di ciascuna tratta, è fissata in misura pari ad euro 100 in caso di tragitto non superiore a 1.500 chilometri ed a euro 200 in caso di tragitto superiore a 1.500 chilometri. L'imposta è a carico del passeggero ed è versata dal vettore»;

b) il comma 11 è sostituito dal seguente:

«11. È istituita l'imposta erariale sugli aeromobili privati, di cui all'articolo 744 del Codice della Navigazione, immatricolati nel Registro Aeronautico Nazionale tenuto dall'ENAC, nelle seguenti misure annuali:

a) aeroplani con peso massimo al decollo:

1) fino a 1000 kg: euro 0,75 al kg;

2) fino a 2000 kg: euro 1,25 al kg;

3) fino a 4000 kg: euro 4,00 al kg;

4) fino a 6000 kg: euro 5,00 al kg;

5) fino a 8000 kg: euro 6,65 al kg;

- 6) fino a 10.000 kg: euro 7,10 al kg;
- 7) oltre 10.000 kg: euro 7,55 al kg;
- b) elicotteri: l'imposta dovuta è pari a quella stabilita per gli aeroplani di corrispondente peso maggiorata del 50 per cento;
- c) alianti, motoalianti ed aerostati: euro 450»;
- c) i commi da 14 a 15-bis sono sostituiti dai seguenti:
«14. Sono esenti dall'imposta sugli aeromobili di cui ai commi precedenti:
 - a) gli aeromobili di Stato e quelli ad essi equiparati;
 - b) gli aeromobili di proprietà o in esercizio dei licenziatari dei servizi di linea e non di linea, nonché del lavoro aereo, di cui al Codice della Navigazione, parte I, Libro I, titolo VI, capo I, II e III;
 - c) gli aeromobili di proprietà o in esercizio delle organizzazioni registrate (O.R.) o delle scuole di addestramento (F.T.O.) e dei centri di addestramento per le abilitazioni (T.R.T.O.);
 - d) gli aeromobili di proprietà o in esercizio all'Aero Club d'Italia, agli Aero Club locali ed all'Associazione Nazionale Paracadutisti d'Italia;
 - e) gli aeromobili immatricolati a nome dei costruttori ed in attesa di vendita;
 - f) gli aeromobili esclusivamente destinati all'elisoccorso o all'aviosoccorso;
 - g) gli aeromobili storici, tali intendendosi quelli che sono stati immatricolati per la prima volta in registri nazionali od esteri, civili o militari, da oltre 40 anni;
 - h) gli aeromobili di costruzione amatoriale;
 - i) gli apparecchi per il volo da diporto o sportivo di cui alla legge 25 marzo 1985, n. 106.

14-bis. L'imposta di cui al comma 11 è applicata anche agli aeromobili non immatricolati nel Registro Aeronautico Nazionale tenuto dall'ENAC, la cui sosta nel territorio italiano si protragga oltre quarantacinque giorni in via continuativa. Ai fini del decorso di tale termine non si considerano i periodi di sosta dell'aeromobile presso i manutentori nazionali che effettuano operazioni di manutenzione sull'aeromobile medesimo risultanti dai Registri tecnici del manutentore. L'imposta deve essere corrisposta prima che il velivolo rientri nel territorio estero. Se la sosta nel territorio italiano si protrae per un periodo inferiore all'anno, l'imposta è dovuta in misura pari a un dodicesimo degli importi stabiliti nel comma 11 per ciascun mese a partire da quello dell'arrivo fino a quello di partenza dal territorio italiano. Valgono le esenzioni dell'articolo 14 e l'esenzione è estesa agli aeromobili di Stati esteri, ivi compresi quelli militari.

15. Con provvedimento del Direttore dell'Agenzia delle Entrate, da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono previsti modalità e termini di attuazione delle disposizioni di cui ai commi 10-bis e 11.

15-bis. In caso di omesso o insufficiente pagamento delle imposte di cui ai commi 10-bis e 11 si applicano le disposizioni del decreto legislativo 18 dicembre 1997, n. 471, e del decreto legislativo 18 dicembre 1997, n. 472»;

d) dopo il comma 15-bis è aggiunto il seguente:

«15-ter. La Guardia di finanza e le autorità aeroportuali vigilano sul corretto assolvimento degli obblighi derivanti dalle disposizioni di cui ai commi da 10-bis a 15-bis del presente articolo».

2. Le modificazioni apportate dal comma 1 ai commi 11 e 14, nonché al comma 14-bis dell'articolo 16

del decreto-legge n. 201 del 2011, convertito dalla legge n. 214 del 2011, si applicano, rispettivamente, a partire dal 6 dicembre 2011 ed a partire dal 28 dicembre 2011. Per gli aeromobili di cui al comma 14-bis dell'articolo 16 del decreto-legge n. 201 del 2011 che, a decorrere dal 28 dicembre 2011 fino alla data di entrata in vigore del presente decreto, hanno sostato nel territorio nazionale per un periodo superiore ai 45 giorni l'imposta è corrisposta entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. L'ammontare dell'imposta di cui al comma 11 dello stesso articolo 16, versata in applicazione delle disposizioni previgenti in eccedenza rispetto alla misura stabilita dal presente decreto, è computato a credito del contribuente all'atto del successivo rinnovo del certificato di revisione della aeronavigabilità; non si procede all'applicazione di sanzioni ed interessi per i versamenti dell'imposta di cui al comma 11 dello stesso articolo 16, effettuati in applicazione delle disposizioni previgenti in misura inferiore rispetto a quella stabilita dal presente decreto, se l'eccedenza è versata entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.».

3-ter.06.(Nuova formulazione). Del Tenno.

Update 04.04.2012:

Also: Es sieht wohl so aus, dass von Seiten der Verbände in den letzten Wochen Positives erreicht wurde. So zeichnet sich für Nicht-Italiener langsam eine Lösung des Problems ab. Und zwar sieht es wohl so aus, dass die Verweildauer "ausländischer" Luftfahrzeuge, welche bisher laut Ziffer "14 bis" des Gesetzes 48 Stunden beträgt, **auf 45 Tage erhöht** werden könnte. Dies würde in der Tat für Ausländer nahezu alle Probleme lösen.

Es besteht ferner die Aussicht, dass es auch für die Italiener einige Entschärfungen des Gesetzes geben wird: So sollen wohl die Sätze insgesamt reduziert werden. Außerdem sollen wohl alle Flugzeuge mit Baujahr vor 1970 komplett ausgenommen werden. Im Gegenzug werden künftig auch ULs herangezogen, und zwar wohl mit 250 Euro pro Jahr. Ferner sollen wohl die bisher von der Steuer ausgenommenen AOC-Flugzeuge nun doch in irgendeiner Form besteuert werden (zumindest jene, die nicht im Liniendienst stehen, sprich die klassischen "Businessflugzeuge").

Wenn alles glatt geht, könnte es schon Mitte April soweit sein, dass die Sache spruchreif ist. Zumindest aber die Aero 2012 (Ende April) wäre ein wichtiger Termin, zu dem die Sache hoffentlich offiziell sein wird.

Eine Bitte an alle: Bitte jetzt noch keine Euphorie. Bitte auch noch keine Gerüchte in Umlauf bringen, die Sache sei "vom Tisch". Meine obige Information dient allein dem Zweck, alle Betroffenen auf einem möglichst aktuellen Stand der Dinge zu bringen und außerdem all diejenigen zu ermutigen, die möglicherweise ihre Flugplanungen für "Italien 2012" zu den Akten gelegt haben zu ermutigen, diese wieder hervorzunehmen, bevor die Flugsaison vorbei ist.

Mit dem nächsten Update werde ich dann hoffentlich Konkretes liefern können. Daumen drücken!!!

P.S.: In der Zwischenzeit hat die AOPA Italien auf ihrer Website ein Rundschreiben veröffentlicht (siehe [hier](#)). Nun ja...unter dem Titel "Important Information" wurde versucht, ausländischen Piloten in irgend einer Weise Rat zu geben. Tenor des Schreibens:

- grundsätzlich könne man die Luxussteuer ignorieren, da ohnehin niemand kontrollieren würde (?)
- wenn man große Flughäfen anfliegt, sei es hingegen besser, wenn man "vorbereitet sei" (???)

Mit derart konfusen, substanzlosen Aussagen reiht sich die AOPA nahtlos in die Riege der italienischen Gesetzgeber ein, die mit ähnlich konfusen Formulierungen überhaupt erst zu dem Chaos geführt haben. Stattdessen sollten auch die Leute von der AOPA Italia wissen, dass speziell Nordeuropäer mit solch wagen Spekulationen überhaupt nichts anfangen können und möglicherweise aufgrund solch konfuser Hilfestellungen erst recht entscheiden, Italien vorsichtshalber vorerst zu meiden. Anstatt solche Null-Informationen zu veröffentlichen, sollte man stattdessen alle Kräfte bündeln, so schnell wie möglich zu konkreten Gesetzesänderungen zu kommen. Darüber aber schweigt sich die AOPA Italia weiter aus. Also..., es wird nun wirklich Zeit, dass sich was tut..

Update 07.03.2012:

Nun ja, es mehren sich derzeit die Anzeichen, dass es in Kürze möglicherweise positive Nachrichten von der Gesetzgebungsfront geben wird. AOPA und speziell Aecl in Person von Guiseppe Leoni sind sehr aktiv und haben wohl ein vorsichtig positives Feedback von hohem politischen Rang erhalten.

Dazu kommt, dass vor Kurzem bereits das Gesetz bezüglich der Luxussteuer für Boote maßgeblich entschärft wurde. Daher ist die Hoffnung nun konkret, dass in Kürze auch bei den Fliegern eine Änderung offiziell gemacht wird. Ob dies allerdings eine Änderung (bzw. Streichung) des 14 bis bedeutet, oder (nur) eine Senkung der Beitragssätze, ist derzeit nicht bekannt.

Stay tuned...

Update 25.02.2012:

Kurz gesagt: Es gibt bisher keine konkreten Neuigkeiten zum Thema.

Einige Zeit ist nun schon ins Land gegangen, seit das Gesetz in Kraft getreten ist. Die anfängliche Hoffnung war, dass es zügig eine Klarstellung geben würde, in dem Sinne, dass Ausländer nicht besteuert würden. Nun, leider ist es dazu bisher nicht gekommen. Auf der anderen Seite ist es aber auch nicht zu einer offiziellen Bestätigung oder Bekräftigung in diesem Sinne gekommen.

Zwar wurden wie erwartet vor kurzem einige Detailbestimmungen von Seiten der italienischen Finanzbehörde veröffentlicht; diese beschränken sich allerdings auf rein technische Aspekte der Bezahlung der Steuer. Kein Wort der "Interpretation" des Gesetzestextes hinsichtlich seines Geltungsbereiches. Man konnte wohl realistischerweise auch nicht erwarten, dass die Behördenvertreter es sich jetzt antun würden, jene Fragen zu beantworten, welche durch die schlechte Arbeit des Gesetzgebers entstanden sind.

Die AOPA Italien hat mittlerweile auch den Text ihres offiziellen Protestschreibens an die zuständigen Ministerien veröffentlicht. Dieser ist (so wie man es von der AOPA Italien gewohnt ist) zwar konzeptionell einwandfrei (es wurde auch auf die Problematik der "Ziffer 14bis" eingegangen) jedoch im Ton sehr zurückhaltend. Inhalt:

1. Wird klargestellt, was GA überhaupt ist, und dass 90% aller Privatflugflugzeuge keine

„Luxusgüter“ ultrareicher Leute sind und dass jene, die tatsächlich als solche bezeichnet werden können (Jets und Turboprops) zu 95% Prozent über ein Luftfahrtunternehmen laufen und damit ausgenommen sind (zur Erklärung: aufgrund von Besonderheiten des italienischen Steuerwesens gibt es hier so etwas wie „Werksverkehr“ gar nicht)

2. Wird klargestellt, dass die Einnahmeschätzung, die der Steuer zugrunde liegt (85 Mio. Euro) aufgrund der vielen Ausnahmen völlig unrealistisch ist, und dass stattdessen nur 1007 (!) I-registrierte Flugzeuge betroffen sind, was wiederum nur ca. 3,5 Mio. Euro an Einnahmen entsprechen würde
3. Wird erläutert, dass die Ziffer 14 bis für ein Vielfaches an Verlusten speziell in der Tourismusbranche bedeuten wird

Des Weiteren wird um mehr Klarheit und Einzelheiten bezüglich des wie/wo/wann der Bezahlung gebeten. Ferner appelliert die AOPA erneut an alle Ausländer, ihre Botschaften mit Protestschreiben zu „bearbeiten“.

Viel mehr hat die AOPA in eineinhalb Monaten wohl nicht zustande gebracht, aber wie gesagt: es handelt sich um einen sehr kleinen Verein mit sehr geringen Mitteln. Möglicherweise hat man aber hinter den Kulissen noch ein paar Asse im Ärmel, aber darüber äußert sich AOPA derzeit noch nicht. Man muss also weiterhin etwas Geduld haben.

Ein "Ass im Ärmel" ist wohl der (noch amtierende) Präsident des Aecl (also des "italienischen DAec"), Guiseppe Leoni, der derzeit auf höchster politischer Ebene energisch für eine Gesetzesänderung kämpft. Leoni ist im Gegensatz zu den AOPA-Funktionären eine Person mit Einfluss, nicht nur weil er ein insitutionelles Amt bekleidet, sondern weil er außerdem Mitglied des italienischen Senats ist und daher über beste Kontakte verfügt.

Leoni hat aber bereits verlauten lassen, dass die Verhandlungen "sehr schwierig" seien, was wiederum verständlich ist: Die Regierung möchte sich sicherlich keinesfalls die Blöße geben, das Gesetz noch einmal abzumildern, und zwar erst recht nicht, damit "der arme PA28-Eigner" nun doch nicht in die Tasche greifen muss. Ob aufgrund dessen nun möglicherweise ein gesamter Wirtschaftszweig den Bach runter geht, ist in dieser Situation unwesentlich und wird mit Sicherheit zur Not in Kauf genommen. Wie gesagt: Mit Vernunft und Verstand kann man in der italienischen Spitzenpolitik schlecht argumentieren, insbesondere in derart schlechten Zeiten.

Viel mehr gibt es derzeit nicht. Daher gibt es bisher auch für Besucher keine Entwarnung. Weiterer Zeithorizont: Ungewiss.

Beitrag vom 06.01.2012

Was hat es damit auf sich? Was ist zu tun?

Eins vorweg: Ich bin weder Experte in Sachen italienische Politik oder Steuerrecht, noch bin ich in irgend einer Weise lobbyistisch "vernetzt". Ich muss mich daher darauf beschränken, zunächst einmal den Hintergrund dieses Themas (soweit mir bekannt) darzulegen, und daraufhin eine persönliche Bewertung abzugeben. Definitive Ratschläge, oder gar Gutachten, ob man seine geplanten Flüge nach Italien im kommenden Sommer noch ohne steuerliche "Risiken" durchführen kann, kann und will

ich nicht geben.

Konkret handelt es sich um das Gesetzesdekret Nr. 201 vom 6.12.2011 (Titel: "Salva Italia"), welches wiederum durch das Gesetz Nr. 214 von 22.12.2011 zu einem solchen konvertiert wurde und welches mittels Veröffentlichung im italienischen Amtsblatt vom 27.12.2011 tags darauf in Kraft getreten ist.

Wer Italienisch versteht, kann den Originaltext z.B. [hier](#) einsehen. Es interessieren die Ziffern 11 bis 15 "bis" des Artikels Nr. 16 (siehe Seiten 19 und 20). [Hier](#) eine deutsche Übersetzung meinerseits.



Zunächst etwas Hintergrund: Aufgrund der weithin bekannten Wirtschafts- und Finanzkrise in Italien hat der neue Regierungschef Mario Monti Ende 2011 in aller Eile und vor allem auf Druck Europas ein Steuerpaket geschnürt, welches unter anderem neben der angesprochenen Steuer auf das Eigentum von Privatflugzeugen noch jede Menge weiterer Steuern (z.B. auch auf Boote und PS-starke Autos) mit sich bringt.

Ich vermute (ohne die genauen Hintergründe zu kennen) dass die "Luxussteuer" politisch notwendig war, womöglich um der politischen Linken im Land entgegen zu kommen und damit die nötige Mehrheit zu sichern, nach dem Motto "schaut her, nun nehmen wir es von den Reichen". Dennoch: Dass solch ein Gesetz von einer bürgerlichen Regierung

kommen würde, wäre in der Vergangenheit in Italien undenkbar gewesen.

Dabei handelt es sich, was die Flugzeugsteuer angeht, in der Tat nur um Aktionismus: Im italienischen Register gibt es gerade mal ca. 5000 "Privatflugzeuge". Die Steuer könnte also theoretisch höchstens ein paar Millionen an Steuereinnahmen "einbringen" (realistisch wohl eher gar nichts, denn der Erfahrung nach kostet die Bürokratie, die durch die Eintreibung einer solchen Steuer entsteht, ebenfalls viele Millionen). Es handelt sich also wie gesagt um eine Steuer mit nur symbolischem bzw. "politischem" Wert. Bei den Booten und Autos sieht es da möglicherweise zahlenmäßig schon ganz anders aus.

Was allerdings passieren würde ist, dass die ohnehin nur schon sehr bescheidene und - mehr noch als z.B. in Deutschland - unter Kosten und Bürokratie leidende GA-Szene Italiens ganz einginge.

Folgende sind die verabschiedeten, jährlichen "Sätze":

Bis 1,000 kg MTOW €1,50 pro kg
 Bis 2,000 kg MTOW €2,50 pro kg
 Bis 4,000 kg MTOW €4,25 pro kg
 Bis 6,000 kg MTOW €5,75 pro kg
 Bis 8,000 kg MTOW €6,65 pro kg

Bis 10,000 kg MTOW €7,10 pro kg
Über 10,000 kg MTOW €7,55 pro kg

Woraus sich beispielsweise für eine Katana 1125€, für eine C172S 2892€, für eine SR22 3855€, und eine Seneca glatte 5000€ ergeben würden...

Helikopter bezahlen gar den doppelten Satz. Segelflugzeuge, Motorsegler, Tragschrauber und Ballone "kosten" unabhängig von ihrem MTOW 450€ pro Jahr.

Es ist übrigens im Gesetz nicht vorgesehen, dass die Gebühr ggf. nur tageweise ("pro-rata") anfällt. Es gibt lediglich die Bestimmung, dass bei Flugzeugen, die nur für einen Teil eines Kalenderjahres zugelassen werden, die Steuer nur anteilsweise berechnet wird.

Der springende Punkt ist folgender: Im ersten Gesetzesentwurf hieß es zunächst noch, nur I-registrierte Flugzeuge würden besteuert. Im letzten Moment vor der Verabschiedung ist dann vermutlich jemandem aufgefallen, dass ein nicht unwesentlicher Anteil der GA-Flugzeuge in Italien (gilt sowohl für Jets/Turboprops als auch für die "kleine" GA) mit ausländischen Kennzeichen operiert (vor allem D-reg. und N-reg., sowie etwas T-7), mit der Konsequenz, dass man im letzten Moment auch die im Ausland registrierten Flugzeuge einbegriffen hat. Dabei ist dann die famose Ziffer 14 „bis“ des Dekrets entstanden, welche zu dem ganzen Schlamassel geführt hat.

Der italienische Text lautet:

L'imposta di cui al comma 11 e` applicata anche agli aeromobili non immatricolati nel registro aeronautico nazionale la cui sosta nel territorio italiano si protrae oltre quarantotto ore

...also sinngemäß: Die gegenständliche Steuer findet auch Anwendung auf nicht in der italienischen Luftfahrzeugrolle eingetragene Luftfahrzeuge, insofern deren Aufenthalt auf italienischem Boden sich über mehr als 48 Stunden erstreckt.

Da in diesem Satz aber keinerlei Einschränkung auf italienische Staatsbürger (oder in Italien wohnhafte bzw. steuerpflichtige Personen) vorgenommen wurde, entstand auch im internationalen Umfeld die Besorgnis, dass dies bedeuten könnte, jedermann sei betroffen.

Außerdem unverständlich und schockierend ist der Aspekt der Verweildauer von nur 48 (!) Stunden. Das würde (bei entsprechend strenger Interpretation des 14"bis") effektiv natürlich sämtlichem GA-Flugtourismus nach Italien ein Ende setzen, da die Höhe der Steuer ja in keinem Verhältnis zu einem einmaligen Wochenendaufenthalt in Italien steht. Nicht zu vergessen: Der Geschäftsreiseflugverkehr (mit non-AOC Flugzeugen) wäre natürlich genauso betroffen.

Es stellt sich also die Frage, ob die Formulierung, so wie sie letztlich entstanden ist, ein Missgeschick war oder ob die Regelung tatsächlich so beabsichtigt ist, dass auch Ausländer betroffen sind. Nach meinem Verstand kann es nur der erste Fall sein. Schließlich kann es nicht die Absicht sein, mit einer „last-minute Korrektur“ (eben der Ziffer 14"bis") komplett den Charakter eines Gesetzes auf den Kopf zu stellen. Denn bis dahin handelte es sich um ein vom Prinzip her „inländisches“ Gesetz, welches den Zweck hatte, Italiener, welche Eigentümer entsprechender „Luxusgüter“ sind, zu besteuern. Nach

der Hinzufügung des 14"bis" hingegen bekommt die Steuer, bei strikt wörtlicher Lesart, eine ganz andere Dimension: Nun würde der Aufenthalt von Flugzeugen auf italienischem Boden besteuert (egal ob Italiener oder nicht), was in der Tat etwas völlig anderes ist. Das ist abwegig.

Wie dem auch sei, so stellt sich nun die Frage, ob die Ziffer 14"bis" (in seiner aktuellen Form) noch einmal einer Revision unterliegen wird bzw. es irgendeine Form der Klarstellung vom Gesetzgeber geben wird. Wie man schließlich weiß, machen Politiker in aller Eile gerne schon mal solche von jeder Sachkenntnis und gutem Verstand befreiten Gesetze, welche dann von Verbänden etc. erst einmal wieder "geradegebogen" werden müssen.

Die AOPA Italia hat sich natürlich bereits aktiviert; sie ist aber aufgrund ihrer sehr geringen Mitgliederzahl kaum schlagkräftig. Dazu kommt, dass die italienische "kleine" GA durch sehr viel UL und sehr wenig "klassische" Allgemeine Luftfahrt (E-Klasse, etc.) geprägt ist und die Steuer nach derzeitigem Stand (aber auch das hängt von der jeweiligen Interpretation des qualitativ extrem schlechten Gesetzestextes ab) die fast 10000 italienischen ULs nicht erfasst. Das wiederum führt dazu, dass rund drei Viertel der italienischen "Privatpiloten" von dem Gesetz zumindest nicht direkt betroffen sind und daher womöglich auch nicht alle an einem Strang ziehen.

Allerdings haben die Verbände bereits im Vorwege erreicht, dass (neben Staatsflugzeugen, etc.) sämtliche Schulflugzeuge, Aeroclubflugzeuge sowie gewerblich genutzte Flugzeuge (also solche, die über ein AOC laufen), etc. ausgenommen wurden. Damit bleiben in der Tat nur noch (kein Scherz) einige hundert Flugzeuge übrig, welche sich wirklich in privater Hand einzelner italienischer Personen oder Firmen befinden. Und: selbst diese sollten möglicherweise zukünftig in der Lage sein, mit einer Flugschule oder einem Aeroclub z.B. eine Art leaseback-agreement abzuschließen, was auch sie dann von der Steuer befreien würde.

Dies wiederum würde zu der in der Tat bizarren Situation führen, dass nahezu die einzig wirklich Betroffenen jene Ausländer wären, die - sei es auch nur ein einiges Mal - für ein paar Tage nach Italien kommen wollen... was ganz einfach kaum der Sinn des Gesetzes gewesen sein kann. Der volkswirtschaftliche Schaden wäre enorm, und schließlich ist der Tourismus so ziemlich das einzige, was Italien in dieser Zeit an Stärken noch bleibt....

Ich denke, bis den Bürokraten diese Zusammenhänge klar werden, wird es erstmal ein klein wenig dauern. Und dann - so hoffe und erwarte ich - wird es eine entsprechende Klarstellung geben. Möglicherweise wird es aber auch so kommen, dass das Gesetz ganz einfach in der Ausführung weniger restriktiv interpretiert wird, und es somit auch ohne jegliche Gesetzesänderung nie auch nur ansatzweise zu einer Eintreibung gegenüber Ausländern kommen wird.

In der Tat muss man zunächst einmal die entsprechenden Ausführungsverordnungen abwarten, und von denen gibt es bisher keine Spur. Wie zu lesen ist, wurde für die Fertigstellung dieser Bestimmungen die Deadline Februar 2012 gesetzt. In der Tat hat sich bisher meines Wissens noch niemand z.B. aus Regierungskreisen mündlich zu Wort gemeldet, um zu bestätigen, dass es Absicht sei, auch Ausländer zu besteuern. Dennoch, ganz nüchtern betrachtet: Seit dem 28.12.11 ist das Gesetz nun erst einmal in Kraft.

Aus diesem Grunde haben nun bereits viele Leute, die sich für 2012 einen Flug nach Italien

vorgenommen hatten ihre Reise vorsichtshalber entweder komplett gestrichen oder zumindest auf absehbare Zeit verschoben. Das gilt selbstverständlich auch für Geschäftsreisen mit dem Privatflugzeug. Einnahmen von vielen Millionen Euro... mit nur einem Satz weggefeht!

Ratschlag zu geben fällt mir nun nicht leicht. Nochmal: Ich bin weder Experte in Sachen italienische Politik oder Steuerrecht, noch in irgendeiner Weise lobbyistisch „vernetzt“. Ratschläge, ob man den geplanten Flug nach Italien im kommenden Sommer noch ohne "Risiken" durchführen kann, kann und will ich auch nicht geben. Und obwohl die Sache sicher ein unangenehmes Thema ist - möglicherweise gar von europäischer Dimension - sehe ich derzeit rein auf Basis dieses in Kraft getretenen Gesetzestextes (noch) nicht, warum man daraus eine generelle Empfehlung ableiten sollte, Italien zu meiden.

Wie gesagt, die Annahme, dass die Steuer in Zukunft auch auf Nicht-Italiener Anwendung finden könne, ist einfach zu abwegig (selbst für italienische Verhältnisse!). Man denke allein an die Modalitäten der Eintreibung: Wie werden die 48h überwacht? Durch Flugplandaten? Durch die Register der einzelnen Flugplätze? Und selbst wenn: Wie soll die Steuer denn eingetrieben werden, falls der Flugzeugeigner, der womöglich zum Zeitpunkt des Steuerbescheids (wohin damit?) längst wieder raus ist aus Italien, die Steuer nicht bezahlen sollte? Einflugverbot? Amtshilfe? Alle diese Fragen führen zwangsweise ins Abwegige. Daher: Auch ohne, dass es explizit im Gesetz steht, ist die einzig logische Schlussfolgerung, dass die Steuer nur für in Italien steuerpflichtige Personen gilt.

Zu guter letzt würden sich - bei der weiter oben angesprochenen "strengen" Interpretation des Gesetzestextes - sicher auch diverse Konflikte mit der Chicagoer Abkommen der ICAO (z.B. Artikel 15) ergeben.

Die einzige Empfehlung, die ich derzeit geben kann, ist, die Entscheidung, ob oder ob man nicht in diesem Sommer nach Italien fliegen sollte, wenn möglich zunächst einmal um 30-60 Tage zu verschieben. Vielleicht tut sich ja in der Sache bis dahin schon etwas Entscheidendes. Wer gezwungen ist, jetzt schon zu entscheiden, und wirklich absolut null „Risiko“ eingehen möchte, nun ja..., der muss eben wohl derzeit verzichten.

Sobald es konkrete Neuigkeiten gibt, werde ich diese hier vermelden.

Philipp Tiemann

philipp.tiemann@gmx.de