



Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr

Der Bundesrat möchte, dass die Steuereinnahmen aus Treibstoffen des Luftverkehrs auch für Massnahmen im Luftverkehr (z.B. Sicherheit und Umweltschutz) und nicht mehr für den Strassenverkehr verwendet werden. Um dies zu verwirklichen, ist eine Änderung der Verfassung nötig, über die das Volk abzustimmen hat.

Was wird geändert?

Auf Treibstoffen von Strassenfahrzeugen und Luftfahrzeugen wird eine Steuer erhoben. Heute fliessen beim Luftverkehr rund 30% des Steuerertrags in die Bundeskasse und rund 70% des Steuerertrags in den Strassenverkehr. Neu sollen 70% des Steuerertrags aus dem Luftverkehr für Aufgaben in Zusammenhang mit dem Luftverkehr eingesetzt werden. Die restlichen 30% dieser Steuereinnahmen fliessen weiterhin der Bundeskasse zu. Eine Steuererhöhung ist somit nicht geplant.

Künftig sollen die Gelder für folgende Aufgaben verwendet werden:

- Massnahmen zur Förderung einer hohen technischen Sicherheit im Flugverkehr (Flugverkehrüberwachung bzgl. Kollisionen, Flugleitung, etc.)
- Umweltschutzmassnahmen, die aufgrund des Luftverkehrs nötig werden
- Massnahmen für die Sicherheit bzgl. Terroranschläge und Flugzeugentführung

Für welche konkreten Massnahmen die Gelder eingesetzt werden, regeln der Bundesrat und das Parlament in einem zweiten Schritt mit einem Gesetz. Folgende Bereiche werden in Betracht gezogen: Finanzierung der Flugsicherung auf Regionalflugplätzen (Förderung der technischen Sicherheit), Beiträge an Kontrollen von Passagieren und Ge-

päck auf Flughäfen (Sicherheit vor Terroranschlägen) und Einbau von Schallschutzfenstern für durch Fluglärm belastete Gebäude (Umweltschutz).

Auch die Verteilung der Gelder auf die drei Bereiche wird erst in einem zweiten Schritt per Gesetz geregelt. Vorläufig ist jedoch vorgesehen, dass 50% für Massnahmen der technischen Sicherheit, 25% für Massnahmen gegen Terroranschläge und 25% für den Umweltschutz ausgegeben werden.

Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen

Die gesamten Einnahmen aus den Luftverkehrstreibstoffen betragen bisher durchschnittlich 60 Mio. Franken pro Jahr. 20 Mio. Franken gehen wie bisher an die Bundeskasse, sodass der Bund keine Einnahmen verliert. Die restlichen 40 Mio. fliessen neu zweckgerichtet in die Luftfahrt und stehen damit für Aufgaben im Strassenverkehr nicht mehr zur Verfügung. Für die Kantone und indirekt auch für die Gemeinden, die für die Aufgaben im Strassenverkehr zuständig sind, ergeben sich dadurch tiefere Einnahmen von rund 40 Mio. Franken. Der Spezialfinanzierungsfonds für den Strassenverkehr weist heute jedoch ein relativ hohes Vermögen auf (bis 2006 haben sich durch Einnahmeüberschüsse 4.2 Mrd. Franken angehäuft). Da aus der Spezialfinanzierung für den Luftverkehr teilweise Massnahmen bezahlt werden sollen, die bisher der Bund nicht finanzierte, ergibt sich gemäss Bundesrat für den Bundeshaushalt eine Mehrbelastung von rund 20 Mio. Franken.

Im Parlament wurde stark diskutiert, ob mit der Spezialfinanzierung bisherige Kosten des Bundes oder der Flughafenbetreiber bezahlt werden sollen.

Zusammenfassung

Ziel der Vorlage

Die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt soll gefördert und Kostengerechtigkeit hergestellt werden.

Wichtigste Änderungen

Rund 70% aus der Mineralölsteuer auf Treibstoffen des Luftverkehrs sollen für den Luftverkehr verwendet werden.

Argumente dafür

- Der Luftverkehr sei für die Schweiz zentral und müsse gefördert werden.
- Die Ungleichbehandlung von Strassen- und Luftverkehr würde behoben.
- Ein Nein gefährde die Regionalflugplätze und reduziere das Sicherheitsniveau im Schweizer Luftverkehr.

Argumente dagegen

- Der Bundeshaushalt würde zusätzlich belastet.
- Der Luftverkehr solle aus Umweltschutzgründen nicht gefördert werden.
- Die Einnahmen seien zu gering und würden daher die Einrichtung einer Spezialfinanzierung nicht rechtfertigen.

Positionen

Ein "Ja" empfehlen: Bundesrat und Parlament, FDP, CVP, SVP

Ein "Nein" empfehlen: Grüne

SP: Keine Angabe bis zum Redaktionsschluss

Werden aus der Spezialfinanzierung Kosten des Bundes bezahlt, würde der Flugverkehr nicht gefördert, sondern nur die Kosten anders finanziert werden (anstelle aus der allgemeinen Bundeskasse würden sie neu über die Mineralölsteuer finanziert). Möchte man hingegen wie der Bundesrat die Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Flugverkehrs (Flughafenbetreiber) fördern,

müssten mit diesen Mitteln Aufgaben der Flughafenbetreiber finanziert werden. Bisher war geplant, dass für ca. 9 Mio. Franken bisherige Aufgaben des Bundes finanziert werden sollen, mit den restlichen 31 Mio. Franken sollten bisherige Massnahmen der Flughafenbetreiber bezahlt werden. Damit würde also der Flugverkehr gegenüber heute mit rund 31 Mio. Franken gefördert werden.

Auswirkungen auf Sicherheit

Durch die Annahme dieser Vorlage ist grundsätzlich nicht davon auszugehen, dass sich die Sicherheit im Flugverkehr gegenüber heute erhöht. Der Bundesrat befürchtet aber bei Ablehnung dieser Vorlage eine Reduktion des Sicherheitsniveaus. Denn heute finanzieren die Landesflughäfen (Zürich, Basel, Genf) einen Teil der Kosten der Regionalflughäfen (Bern, Lugano, Altenrhein, Grenchen, Les Eplatures und Sitten).

Gemäss neuen internationalen Vorschriften ist dies nicht mehr erlaubt. Der Bundesrat befürchtet, dass eine Gebührenerhöhung der Regionalflughäfen deren Wettbewerbsfähigkeit stark reduzieren oder zur Aufgabe der Flugsicherungsdienste auf diesen Regionalflughäfen führen würde, was das Sicherheitsniveau im gesamten Schweizer Luftverkehr reduzieren würde. Regionalflughäfen seien vor allem für die Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsfliegerei zuständig und spielten in der Ausbildung eine zentrale Rolle.

Argumente der Befürworter

Eine Annahme der Vorlage würde die Ungleichbehandlung zwischen Luft- und Strassenverkehr beheben. Ausserdem sei der Luftverkehr für die Exportindustrie zentral und ein wichtiger Standortfaktor. Deshalb solle die Luftfahrtindustrie gefördert werden, indem

die Spezialfinanzierung Kosten der Luftfahrtindustrie übernehme. Zudem würde ein „Nein“ die Existenz der Regionalflughäfen gefährden oder das technische Sicherheitsniveau im Schweizer Luftverkehr reduzieren.

Argumente der Gegner

Der Luftverkehr solle aus Umweltschutzgründen nicht noch zusätzlich gefördert werden. Durch die Bezahlung von Leistungen, die bisher der Flughafenbetreiber zu bezahlen hatte, würden neue Aufgaben mit Geldern bezahlt, die für Aufgaben des Bundes verwendet wurden. Dadurch würde der Bundeshaushalt zusätzlich belastet. Zudem rechtfertige der im Vergleich zum Strassenverkehr kleine Steuerertrag die Errichtung einer Spezialfinanzierung nicht.

Literaturverzeichnis:

- AERO suisse. *Für Sicherheit und Umweltschutz in der Luftfahrt*. Gefunden am 04.10.2009 unter: <http://www.adrian-amstutz.ch/BA-1Sept09.pdf>
- AERO suisse. *Positionspapier*. Gefunden am 04.10.2009 unter: <http://www.aerosuisse.ch/docsAero/Eingabe%20NR%20d%20SFLV%20Positionspapier.pdf>
- Bundesversammlung. *Bundesbeschluss Entwurf zur Schaffung einer Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr*. Gefunden am 22.09.2009 unter <http://www.admin.ch/ch/d/ff/2007/6389.pdf>
- Bundesversammlung. *Spezialfinanzierung Luftverkehr*. Änderung von Artikel 86 BV. Gefunden am 22.09.2009 unter http://www.parlament.ch/afs/data/d/rb/d_rb_20070066.htm
- Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz. *Volksabstimmungen vom 29.11.2009*. Gefunden am 09.10.2009 unter: http://www.cvp.ch/de/home/abstimmungen_content---1--1035.html
- Die Bundespräsidentin: Micheline Calmy-Rey. *Botschaft zur Schaffung einer Spezialfinanzierung Luftverkehr*. Gefunden am 04.10.2009 unter: <http://www.admin.ch/ch/d/ff/2007/6373.pdf>
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK. *Erläuternder Bericht zum Vorentwurf*. Gefunden am 22.09.2009 unter <http://www.news-service.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/4158.pdf>
- Eidgenössisches Bundesamt für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation. *Erträge aus Kerosinbesteuerung für Sicherheit und Lärmschutz*. Gefunden am 25.09.2009 unter: <http://www.uvek.admin.ch/dokumentation/00474/00492/index.html?lang=de&msg-id=29209>
- Evangelische Volkspartei. *Nein zur Spezialfinanzierung im Luftverkehr*. Gefunden am 07.10.2009 unter: [http://www.evppv.ch/index.php?id=1627&tx_ttnews\[tt_news\]=11000&tx_ttnews\[backPid\]=1625&cHash=02da9dc34a](http://www.evppv.ch/index.php?id=1627&tx_ttnews[tt_news]=11000&tx_ttnews[backPid]=1625&cHash=02da9dc34a)
- FDP – Die Liberalen. *Parolenspiegel*. Gefunden am 09.10.2009 unter: <http://www.fdp.ch/page/content/index.asp?MenuID=25801&ID=92152&Menu=2&Item=5.4>
- Grüne Partei der Schweiz. *Parolen und Ergebnisse 2007 – 2009*. Gefunden am 09.10.2009 unter: http://www.gruene.ch/web/gruene/de/waehlen_stimmen/parolen_und_ergebnisse.html
- Neue Zürcher Zeitung. *Eine eigene Kasse für die Luftfahrt*. Gefunden am 11.10.2009 unter: http://www.nzz.ch/hintergrund/dossiers/eidgenoessische_abstimmung_vom_29_november_dossier/spezialfinanzierung_luftverkehr_zweckbindung_treibstoffabgaben/eine_eigene_kasse_fuer_die_luftfahrt_1.3675376.html

Schweizerische Eidgenossenschaft. *Erläuterungen des Bundesrats*. Gefunden am 25.09.2009 unter:
<http://www.bk.admin.ch/aktuell/abstimmung/index.html?lang=de>

Schweizerische Eidgenossenschaft. *Volksabstimmung vom 29. November 2009*. Gefunden am 07.10.2009 unter:
<http://www.admin.ch/aktuell/abstimmung/00229/index.html?lang=de>

Schweizerische Volkspartei. *Kurzargumentarium*. Gefunden am 07.10.2009 unter: <http://www2.svp.ch/display.cfm/id/100979>

Sozialdemokratische Partei der Schweiz. *Nächste Abstimmung*. Gefunden am 09.10.2009 unter: <http://www.sp-ps.ch/index.php?id=5>