

AEROSUISSE

Dachverband der
schweizerischen
Luft- und Raumfahrt

Fédération faîtière de
l'aéronautique et de
l'aérospatiale suisses

Associazione mantello
dell'aeronautica e
dello spazio svizzeri

Umbrella Organisation
of Swiss Aerospace

Sekretariat:
Kapellenstrasse 14
Postfach
CH-3001 Bern

T +41 (0)58 796 98 90
F +41 (0)58 796 99 03

info@aerosuisse.ch
www.aerosuisse.ch

An die bürgerlichen Mitglieder der UREK-N

Bern, 25. Oktober 2019

Positionspapier AEROSUISSE in Sachen Flugticket- und Privatflugabgabe

Im Rahmen der Beratungen zur Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020 ([17.071](#)) hat der Ständerat in Artikel 38a ff. und Art. 38g^{bis} die Einführung einer Flugticket- und Privatflugabgabe beschlossen. Die Einführung einer Flugticket- und Privatflugabgabe muss gewährleisten, dass die optimale Anbindung unseres Landes und direkte Luftverkehrsverbindungen in wichtige Handelszentren als Voraussetzungen für eine international ausgerichtete Wirtschaft und Gesellschaft erhalten bleiben.

Anträge zur Flugticketabgabe in Artikel 38a ff:

- Die Flugticketabgabe ist als eine Einheitsabgabe (Flatrate) zu konzipieren, die keine Unterscheidung zwischen Distanzen und Reiseklassen macht und auf diese Weise administrativ einfach und transparent gehandhabt werden kann.
- Transfer- und Transitpassagiere sind von der Einheitsabgabe befreit.
- Abgabepflichtig sind die Passagiere, nicht die Luftverkehrsunternehmen.
- Trifft die Abgabepflicht Luftverkehrsunternehmen, sind die Schwierigkeiten des Inkassos z.B. bei russischen, chinesischen oder amerikanischen Airlines zu lösen. Die AEROSUISSE ist zu dieser Thematik anzuhören.
- Die Anwendbarkeit der Flugticketabgabe auf Airlines, die ab Flughafen Basel-Mülhausen starten, ist vom UVEK zu klären.
- Auf die Einnahmen aus der Flugticketabgabe erfolgt eine Zweckbindung für Investitionen in effektiven Klimaschutz im Luftverkehr.

Begründung:

Eine Flugticketabgabe in Form einer Flatrate verteuert im Verhältnis zur Langstrecke die Kurzstreckenflüge stärker. Das schafft einen Anreiz, alternative Transportmittel zu nutzen, insbesondere Schnellzüge. Für interkontinentale Reisen gibt es hingegen vielfach keine adäquaten Alternativen zum Flugzeug. Werden Langstrecken stärker als Kurzstrecken belastet, entsteht Umwegverkehr über benachbarte Drehkreuze, wie z.B. Amsterdam, Istanbul, Mailand oder München. Absehbar ist ein solcher Umwegverkehr insbesondere von Zürich nach Basel: Wird der Staatsvertrag über Steuern und Abgaben mit Frankreich zum Flughafen Basel-Mülhausen nicht angepasst, gilt die Ticketabgabe für Flüge ab Basel-Mülhausen nicht und Flugpassagiere werden dies nutzen, um die Ticketabgabe in Zürich zu vermeiden.

Schliesslich ist eine Flatrate administrativ deutlich einfacher und transparenter als eine Abgabe, deren Höhe sich aus Distanz und Reiseklasse berechnet. Der Aufwand für die Luftverkehrsunternehmen, aber auch für den Bund bei der Erhebung, Verifizierung und Kontrolle ist deutlich geringer.

Gemäss ständerätlichem Vorschlag sind die Fluggesellschaften abgabepflichtig. Diese Bestimmung berücksichtigt nicht, dass mit Hilfe dieser Bestimmung in vielen Fällen die Abgabe von den Fluggesellschaften absorbiert und nicht auf den Passagier überwältigt wird, weil die Flugticketpreise einzig vom Markt, dem Angebot und der Nachfrage, jedoch nicht direkt von den Kosten, Abgaben und Gebühren abhängig sind. Ausländische Fluggesellschaften werden die Abgabe absorbieren, weil sie auf diese Weise Passagiere aus der Schweiz mit günstigen Angeboten auf Ihre Drehkreuze locken. Zusammenfassend führt das dazu, dass das in der Verfassung verankerte Verursacherprinzip verletzt wird: Nicht die Flugpassagiere bezahlen, sondern die Fluggesellschaften. Hinzu kommt, dass völlig offen ist, was passiert, wenn sich z.B. eine amerikanische oder russische Airline weigert, für ihre Flugpassagiere die Ticketabgabe zu entrichten.

Anträge zur Privatflugabgabe in Artikel 38g^{bis}ff. :

- Die Privatflugabgabe ist ohne vorgängige Beratung in der UREK-S eingeführt worden. Die AEROSUISSE ist zu dieser Thematik anzuhören.
- Von der Privatflugabgabe werden alle Passagiere von Flugzeugen erfasst (privat oder gewerbsmässig), die nach Instrumentenflugverfahren fliegen. Ausgenommen sind Schulungs-, Rettungs- und Trainingsflüge sowie Binnenflüge.
- Die Abgabehöhe orientiert sich an der Höhe der Flugticketabgabe und ist ebenfalls als Einheitsabgabe pro Passagier zu konzipieren.
- Auf die Einnahmen aus der Privatflugabgabe erfolgt eine Zweckbindung für Investitionen in effektiven Klimaschutz im Luftverkehr.

Begründung:

Der ständerätliche Vorschlag in seiner aktuellen Ausgestaltung erfasst eine Vielzahl von Privatflügen. Eine Pauschale von 500 Franken auf diesen Flügen innerhalb der Schweiz würde das Ende einer Vielzahl von Dienstleistungen wie z.B. Versorgungsflüge mit Helikoptern, Ausbildungsflüge oder touristische Rundflüge bedeuten. Eine solche Abgabe lenkt nicht mehr, sie verbietet gewisse fliegerische Aktivitäten und führt zu einer Doppelbesteuerung. Für viele Flüge, die von der Privatflugabgabe erfasst würden, wird heute schon eine Mineralölsteuer bezahlt. Zusammenfassend wird eine Pauschale von 500 Franken auf diesen Flügen die Anzahl der Flugbewegungen auf den Regionalflugplätzen massiv senken. Die Regionalflugplätze wären so in ihrer Existenz bedroht.

Vor diesem Hintergrund beantragen wir, dass mit der Privatflugabgabe Flüge im grenzüberschreitenden Verkehr erfasst werden; Flüge, die aktuell von der Mineralölsteuer befreit sind. Analog zur Flugticketabgabe ist auch bei der Privatflugabgabe das Verursacherprinzip zu berücksichtigen und die Passagiere sind abgabepflichtig.

Wir danken Ihnen für die Prüfung unserer Anträge und verbleiben mit

freundlichen Grüssen

AEROSUISSE
Dachverband der schweizerischen
Luft- und Raumfahrt

Der Geschäftsführer:



Philip Kristensen