

**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

An die Mitglieder der UREK-N

Bern, 10. Januar 2019

**Positionspapier AEROSUISSE in Sachen Flugticket- und Privatflugabgabe**

Im Rahmen der Beratungen zur Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes nach 2020 ([17.071](#)) hat der Ständerat in Artikel 38a ff. und Art. 38g<sup>bis</sup> die Einführung einer Flugticket- und Privatflugabgabe beschlossen.

Die AEROSUISSE ist überzeugt, dass eine schlecht konzipierte nationale Lenkungsabgabe auf Flugtickets das Risiko mit sich bringt, dass direkte Luftverkehrsverbindungen aus der Schweiz in wichtige Handelszentren verloren gehen. Hinzu kommt ein regulatorisches Durcheinander:

- Ab diesem Jahr gilt der Einbezug der Schweizer Luftfahrt in das Emissionshandelssystem der EU. Die Schweizer Luftfahrt senkt bzw. kompensiert CO<sub>2</sub>-Emissionen, die aus Inlandflügen sowie Flügen von der Schweiz in ein Land des Europäischen Wirtschaftsraums resultieren.
- Ab diesem Jahr setzt die Schweizer Luftfahrt das global wirkende Klimaschutzinstrument CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) um. Alle wachstumsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen des Schweizer Luftverkehrs werden voll kompensiert. Im Gegensatz zu einer nationalen Lenkungsabgabe hat dieses Instrument den Vorzug, dass es global wirkt. Eine nationale Flugticketabgabe untergräbt diesen globalen Ansatz.

Mit Blick auf die nationale Lenkungsabgabe auf Flugtickets betont die AEROSUISSE, dass Verfügbarkeit, Nachfrage und Markt den Preis bestimmen. Dazu zwei Beispiele:

- Für Airlines, die ab Flughafen Basel-Mülhausen starten, ist zwingend zu gewährleisten, dass die Abgaben der Schweiz und Frankreichs für Flugtickets harmonisiert sind und in etwa gleich hoch sind. Ist die Differenz zwischen den Abgabesätzen Frankreichs und der Schweiz zu hoch, werden die bisher unter schweizerischen Verkehrsrechten operierenden Airlines (derzeit über 90%) inskünftig unter französischen operieren. Abhängig von der Höhe der Flugticketabgabe in Zürich und Genf, wird die Nachfrage nach Flügen ab Basel-Mülhausen somit steigen.
- Eine Boeing 777 verfügt über 340 Sitze. Ziel der Airline ist es, jeden dieser 340 Sitze zu füllen, da rund 90% der Kosten eines Fluges unabhängig davon entstehen, ob Passagiere an Bord sind oder nicht. Jeder Passagier leistet also einen Beitrag an die Fixkosten. Der Preis eines Flugtickets hat mit den effektiven Kosten eines Fluges wenig zu tun, sondern ist abhängig von der Nachfrage und der Verfügbarkeit und dem Markt. Vor diesem Hintergrund ist es möglich, dass es bei einem Flug sehr günstige Tickets gibt, z.B. wegen fehlender Nachfrage, aber das ist in der Regel eine Ausnahme.

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

### **Antrag zur Flugticketabgabe in Artikel 38a ff:**

- Die AEROUISSE ist zur Thematik Preisbildungsmechanismus im Airline-Geschäft für eine Anhörung in der UREK-N einzuladen.
- Die Flugticketabgabe ist so zu gestalten, dass diese Abgabe auch alle Flüge (privat oder gewerbsmässig) erfasst, welche von der Mineralölsteuer befreit sind (Privatflugabgabe). Auf diese Weise werden nebst den Airlines auch die Businessjets abgabepflichtig. Ausnahmen für Schulungs-, Rettungs- und Trainingsflüge sind vorzusehen.
- Auf die Einnahmen aus der Flugticketabgabe erfolgt eine Zweckbindung für Investitionen in die effektive Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses des Luftverkehrs.

### **Begründung:**

Da sich die UREK-N nach den Wahlen 2019 neu zusammensetzt, ist es angezeigt, auch die neuen Kommissionsmitglieder der UREK-N über die Besonderheiten des Preisbildungsmechanismus von Flugtickets zu informieren. Sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Luftfahrt mit der Flugticketabgabe spürbar sinken, müssen die Einnahmen aus der Flugticketabgabe grundsätzlich vollumfänglich zweckgebunden zur Reduktion an der Quelle verwendet werden. Sollte die CO<sub>2</sub>-Flugticketabgabe wie vorgeschlagen im Gesetz verbleiben, müssten zumindest die Gelder aus der Flugticketabgabe zum grössten Teil in die Aviatik zurückfliessen, um die Verfügbarkeit von Sustainable Aviation Fuel (SAF) zu fördern, finanzielle Anreize für den Einsatz von SAF zu setzen (SAF kostet rund das Dreifache von herkömmlichen Kerosin) und technologische Innovationen zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Luftfahrt zu fördern. Eine nationale Flugticketabgabe, die keine Verwendung der Gelder für Projekte zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Luftfahrt vorsieht, lehnt die AEROSUISSE ab.

### **Antrag zur Privatflugabgabe in Artikel 38g<sup>bis</sup>ff.:**

Die Privatflugabgabe ist in der aktuellen ständerätlichen Fassung weder praxistauglich noch durchdacht. Sie beinhaltet gravierende Auswirkungen auf die Sport- und Leichtaviatik, da unter „Privatjets“ Flugzeuge wie Leichtflugzeuge, Helikopter, Motorsegelflugzeuge und Heissluftballone fallen können.

- Kapitel 4b zur Privatflugabgabe ist zu streichen.

### **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 Regionalflyplätzen massiv senken. Die Regionalflyplätze und die ansässigen Flugschulen wären so in ihrer Existenz bedroht.

Zusammenfassend ist die AEROSUISSE überzeugt, dass der Beitrag der Schweizer Luftfahrt an der Verhinderung eines Anstieges der globalen Temperatur über zwei Grad dort ansetzen muss, wo die Effekte am Grössten sind, nämlich mit der Investition in neue Flugzeuge und neue Treibstoffe. Mit der Einführung einer Flugticketabgabe werden den Airlines finanzielle Mittel entzogen, die besser in moderne Flugzeugflotten investiert werden. Schliesslich gilt es zu berücksichtigen, dass die von der Schweiz aus operierenden Fluggesellschaften wie EasyJet und Swiss schon heute zu den Fluggesellschaften mit den modernsten Flugzeugen gehören und den niedrigsten CO2-Ausstoss pro Passagier aufweisen. Das gilt auch für die aus der Schweiz operierende Business Aviation.

Wir danken Ihnen für die Prüfung unserer Anträge und verbleiben mit

freundlichen Grüssen

**AEROSUISSE**  
**Dachverband der schweizerischen**  
**Luft- und Raumfahrt**

Der Geschäftsführer:



Philip Kristensen