

08.321 Standesinitiative Kanton Bern:

Flugtreibstoffbesteuerung

(Beratung KVF-Nationalrat 7. April 2009)

1. Gegenstand der Standesinitiative

Der Bund wird dazu aufgefordert, die notwendigen Massnahmen zu treffen, um für alle zivile Flugzeuge eine generelle Flugtreibstoffbesteuerung zu erreichen. Zudem soll er sich für die Festlegung einer gemeinsamen Strategie und Umsetzung für die Flugtreibstoffbesteuerung bei ausländischen Staaten, insbesondere bei der EU, einsetzen.

Der **Ständerat** ist in der Frühlingsession 2009 (10.3.2009) dem einstimmigen Antrag seiner Kommission gefolgt und hat der Standesinitiative **keine Folge gegeben**.

2. Ausgangslage

Die **internationalen Flüge** sind gemäss dem Chicagoer Abkommen von 1944 (dem die Schweiz beigetreten ist) von der Besteuerung der Treibstoffe ausgenommen. Die Schweiz kann also autonom auf den Flugtreibstoffen (für internationale Flüge) weder Mineralölsteuer noch Mehrwertsteuer erheben.

Hingegen unterstehen die Inlandflüge in der Schweiz (sofern es sich nicht um Anschlüssenflüge an internationale Destinationen handelt) der Mineralölsteuer, wie dies auch für die Treibstoffe des Strassenverkehrs der Fall ist. Allerdings wurden diese Mittel bisher noch nicht für den Luftverkehr verwendet. Zurzeit gehen somit 50% der Mineralölsteuer auf Flugtreibstoffen bei Inlandflügen und 100% des Mineralölsteuerzuschlages in die sogenannte „Strassenrechnung“ (Spezialfinanzierung Strasse) ein. Mit der kürzlich vom Parlament gutgeheissenen Vorlage für die Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung will der Bundesrat dies nun ändern und diese Steuern auf den Flugtreibstoffen für Inlandflüge neu (teilweise, d.h. bei der Grundsteuer zu 50%) für Zwecke des Luftverkehrs verwenden.

Die bereits seit einigen Jahren von den Kreisen des Umweltschutzes erhobene Forderung nach Besteuerung der Flugtreibstoffe hat die Aufhebung der Steuerbefreiung des Kerosins für Auslandflüge im Visier. Sie wird mit ökolo-

gischen Argumenten untermauert, in letzter Zeit vor allem mit der Notwendigkeit des Kampfs gegen die Klimaerwärmung. In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass der Anteil der Luftfahrt am vom Menschen verursachten CO₂-Ausstoss ca. 2% beträgt. Aufgrund des Wachstums des Luftverkehrs wird er im Jahr 2020 ca. 3% betragen. Unter Berücksichtigung gewisser Erwärmungseffekte anderer Emissionen des Luftverkehrs beträgt dessen Anteil ca. 3,5% am menschenverursachten Klimawandel.

Die Luftfahrtbranche hat in den letzten zehn Jahren weltweit den spezifischen Brennstoffverbrauch um rund 20% gesenkt. Im Gegensatz zum Strassenverkehr hat sie ein doppeltes Interesse an sparsameren Flugzeugen:

1. Der Treibstoffverbrauch beträgt 20 bis 30% der Gesamtkosten, dessen Minimierung ist deshalb im Umfeld eines zunehmend härteren Wettbewerbs sowie langfristig steigender Treibstoffpreise entscheidend.
2. Jede Tonne Treibstoff, die eingespart werden kann, erlaubt es, zusätzliche Passagiere pro Flugzeug zu transportieren, wodurch der Ertrag und damit die Rentabilität entscheidend erhöht werden können.

3. Haltung der AEROSUISSE zur CO₂-Problematik

Die AEROSUISSE unterstützt zwar effektive, ausgewogene und nicht wettbewerbsverzerrende Massnahmen zur Verminderung des Klimawandels. Sie unterstützt dabei in erster Linie die **Emissionsverminderungsstrategie der europäischen Luftfahrtindustrie**. Diese beruht auf den folgenden **vier Säulen**, die auch die Priorität der Umsetzung wiedergeben:

Erste Priorität: Technologischer Fortschritt

Zweite Priorität: effizientere Infrastruktur (z.B. bessere Nutzung des Luftraums)

Dritte Priorität: operationelle Massnahmen (z.B. optimalere Flugrouten)

Vierte Priorität: ökonomische Instrumente (z.B. Emissionshandel)

Unter den ökonomischen Instrumenten betrachtet die AEROSUISSE den **Emissionshandel** als das einzige sinnvolle Instrument. Hingegen lehnt sie die Besteuerung der Flugtreibstoffe - darunter die CO₂-Steuer - ab, weil diese der Luftfahrtbranche Mittel entziehen würde, die effizienter für die Finanzierung des weiteren technologischen Fortschritts eingesetzt werden können.

Eine Besteuerung der Flugtreibstoffe zur Verminderung der Emissionen ist nicht nur kontraproduktiv, sondern auch unnötig: Die Luftfahrtbranche hat vor allem aus ökonomischen Gründen bereits jetzt ein dauerndes Interesse, den Treibstoffverbrauch und damit die CO₂-Emissionen zu senken.

Vielmehr als neue Steuern bringen dem Umweltschutz nicht nur der technologische Fortschritt - hier unternehmen die Flugzeug- und Motorenhersteller enorme Anstrengungen -, sondern auch eine effizientere Nutzung des Luftraumes und die Festlegung optimaler Flugrouten. Deshalb fordert die

AEROSUISSE die **rasche Einführung des Single European Sky**, da allein damit rund 12% der CO₂-Emissionen in Europa eingespart werden könnten.

Die AEROSUISSE fordert ein **global abgestimmtes Vorgehen** bei der Einführung von Massnahmen zur Begrenzung der CO₂-Emissionen durch die Luftfahrt, insbesondere im Fall der Einführung eines Emissionshandelssystems. Nur globale Lösungen sind wettbewerbsneutral! In dieser Hinsicht steht bereits heute fest, dass z.B. die USA ein einseitig von der EU festgelegtes ETS auf allen Flügen in und aus dem europäischen Raum nicht akzeptieren werden.

Die AEROSUISSE begrüsst eine **freiwillige** Einführung der CO₂-Kompensation. Ein Ersatz für die fossilen Treibstoffe für die Luftfahrt ist nicht in Sicht. Deshalb müssten CO₂-Emissionen auf anderen Wegen gesenkt werden.

4. Antrag und Beurteilung der AEROSUISSE bezüglich der Standesinitiative des Kantons Bern

Die AEROSUISSE beantragt, auf die **Standesinitiative des Kantons Bern nicht einzutreten**. Aus den unter Punkt 2 gemachten Überlegungen ergibt sich, dass eine Treibstoffbesteuerung - auch auf internationaler Ebene - kein geeignetes Mittel zur Erreichung der Umwelt- und Klimaschutzziele ist.

Allgemeine Treibstoffsteuern, die letztlich nur fiskalischen Zwecken dienen würden (d.h. in die Staatskasse fliessen), sind auch dann abzulehnen, wenn sie wirklich wettbewerbsneutral, d.h. auf internationaler Ebene eingeführt würden und nach gleichen Grundsätzen erhoben würden, woran sehr zu zweifeln ist.

Auf Ebene der ICAO sind zur Zeit Bestrebungen im Gange, um ein **globales Emission Trading System** (ETS, Emissionshandelssystem) einzuführen. Insofern dieses wirklich wettbewerbsneutral ausgestaltet wäre, könnte es akzeptiert werden, **falls die Massnahmen der Prioritäten 1 bis 3 der erwähnten Emissionsverhinderungsstrategie der europäischen Luftfahrtindustrie nicht genügen sollten**. Eine Flugtreibstoffbesteuerung auf EU-Ebene, aber auch ein auf die EU beschränktes ETS, genügen diesen Anforderungen nicht und werden deshalb von der AEROSUISSE abgelehnt.

Bezüglich der derzeit laufenden regulatorischen Bestrebungen auf weltweiter, europäischer sowie schweizerischer Ebene verwiesen wir auf die Auflistung in Kapitel 6 des beiliegenden Positionspapiers der AEROSUISSE „Luftverkehr und Klimawandel“.

AEROSUISSE
Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt
Der Sekretär:


K. Howald

Beilage: Positionspapier der AEROSUISSE „Luftverkehr und Klimawandel“

Bern, 13.3.09-KH/pa