

Rückführung der Mineralölsteuer verbessert Luftfahrt-Rahmenbedingungen

Die Aerosuisse, der Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt, beschränkt sich in Ihrer Antwort zur Vernehmlassung der Rückführung der Mineralölsteuer-Erträge (Änderung Artikel 86 der Bundesverfassung) auf Überlegungen aus der **gesamtheitlichen Sicht des Luftfahrtstandortes Schweiz**. Der Aerosuisse geht es dabei primär um die Schaffung wettbewerbsfähiger Rahmenbedingungen.

Trotz der herausragenden volkswirtschaftlichen Bedeutung der schweizerischen Luftfahrt betragen die finanziellen Aufwendungen des Bundes für diesen Verkehrsbereich nur einen Bruchteil dessen, was für die anderen Verkehrsträger, namentlich für die Schiene eingesetzt wird. Dies obwohl der Luftverkehr als wichtiger Träger des **öffentlichen Verkehrs** (rund 60 Milliarden Passagierkilometer) enorme Leistungen erbringt. Die Bahn dagegen (rund 14 Milliarden Passagierkilometer), wird von der öffentlichen Hand jährlich mit mehreren Milliarden unterstützt. Diese **krasse Ungleichbehandlung** dieser beiden grossen Träger des öffentlichen Verkehrs der Schweiz ist nicht nur bei der Subventionierung der Betriebs- und Infrastrukturkosten Tatsache, sondern auch bei der Lärmsanierung.

Schliesslich ist zu ergänzen, dass ein wesentlicher Teil der Erträge aus der Mineralölsteuer durch die **General Aviation** und durch **Hubschrauberoperationen** generiert werden, womit auch den Anliegen dieser Luftfahrtsparten gebührend Rechnung zu tragen ist.

Die Aerosuisse stellte einen ausgewiesenen Bedarf von gegen 80 Millionen Franken fest: Bei der **Flugsicherung** gilt es die jährlichen Kosten des VFR-Bereichs von rund 37 Millionen zu decken. Im Bereich **Helikopter-Arbeitsluftfahrt** sollen jährlich 12 Millionen für die Erhöhung der Sicherheitsstandards von Aussenlandplätzen und für die Entfernung von Kabeln eingesetzt werden. Für **Sicherheitsmassnahmen** auf den Linienflugplätzen fallen gemäss Untersuchungen der Aerosuisse jährlich weitere rund 30 Millionen Kosten an.



Deshalb beantragt die Aerosuisse dem Bund, die Formulierung eines neuen Absatzes 2bis von Artikel 86 BV, welcher die Zweckbindung eines Teils der Erträge analog der heutigen Regelung im Strassenverkehr vorsieht. Aus den Mitteln der neu zu schaffenden **Spezialfinanzierung Luftverkehr** dürfen aber keinesfalls hoheitliche Aufgaben des Bundes oder der Kantone finanziert werden. Die Spezialfinanzierung Luftverkehr soll auch nicht für bereits bestehende Aufgaben des Bundes im Bereich des Luftverkehrs verwendet werden. Bei der Finanzierung der Lärmkosten ist die Luftfahrt **gleich zu behandeln wie die Bahn**, fordert die Aerosuisse weiter. *pd*



Ein wesentlicher Teil der Erträge aus der Mineralölsteuer wird durch Hubschrauberoperationen generiert. – Les opérations d'hélicoptères génèrent une partie essentielle des recettes.



Rétrocédons la taxe sur les carburants pour optimiser les conditions cadres

La réponse d'Aerosuisse, l'association faîtière de l'aviation suisse, à la mise en consultation de la rétrocession des recettes de la taxe sur les carburants (modification de l'Article 86 de la Constitution Fédérale) se limite à des réflexions fondamentales sur l'aéronautique suisse dans son ensemble. Aerosuisse entend avant tout optimiser les conditions cadres pour **assurer sa compétitivité**.

Malgré l'importance capitale de l'aviation suisse pour l'économie nationale, les soutiens financiers de la Confédération à ce mode de transport ne représentent qu'une fraction des moyens dont bénéficient d'autres vecteurs, notamment le rail, et ceci malgré le volume de prestations fournies à la collectivité (quelques 60 milliards de kilomètres-passagers). Les chemins de fer en revanche (avec quelques 14 milliards de kilomètres-passagers) bénéficient de soutiens publics à hauteur de **plusieurs milliards chaque année**. La même inégalité de traitement flagrante des deux vecteurs de transports publics de la Suisse est constatée lors des subventions aux frais d'exploitation et d'infrastructure et aux mesures contre les nuisances sonores.

Enfin, il faudrait rajouter que l'aviation générale et les **opérations d'hélicoptères** génèrent une partie essentielle des recettes. Les

préoccupations de ces secteurs de l'aviation sont également légitimes.

Aerosuisse estime les besoins à près de 80 millions de Francs. Le **contrôle aérien** des mouvements VFR occasionne des frais annuels de 37 millions environ. 12 millions sont destinées à l'optimisation des terrains d'atterrissage extérieurs et l'élimination de câbles afin de réduire les risques lors des interventions hélicoptérées. Enfin, Aerosuisse évalue les coûts engendrés par les mesures de sûreté et de sécurité aux aéroports de ligne à d'autres 30 millions.

Pour ces motifs Aerosuisse sollicite la Confédération à compléter l'Article 86 CF d'un nouvel Alinéa 2bis qui stipule l'attribution d'office d'une partie des recettes comme la régulation actuelle le détermine pour la circulation routière. Les moyens provenant du fonds spécial aviation ne doivent en aucun cas être affectés aux recettes générales de la Confédération ou des cantons. Le **fonds spécial aviation** ne doit pas non plus subvenir aux charges établies de la Confédération en matière de transport aérien. Enfin, Aerosuisse exige que le financement des mesures contre les nuisances sonores de l'aviation obéisse aux mêmes règles que celui dont bénéficie le rail. pd