

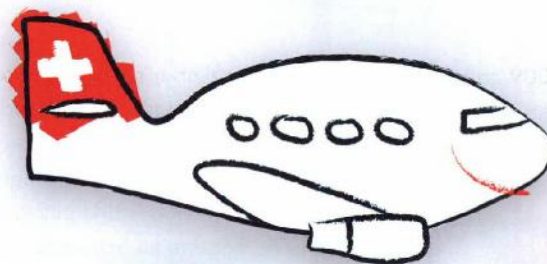
Ja zur Spezialfinanzierung Luftverkehr

Für Sicherheit und Umweltschutz in der Luftfahrt

Am 29. November 2009 entscheiden Volk und Stände über die Schaffung einer Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr oder kurz über die «Spezialfinanzierung Luftverkehr». Der Schweizerische Arbeitgeberverband empfiehlt den Stimmenden mit Überzeugung, der Vorlage zuzustimmen. Warum?

Bild: Komitee «für Sicherheit und Umweltschutz im Luftverkehr»

Für Sicherheit und Umweltschutz in der Luftfahrt



Sichere Luftfahrt JA

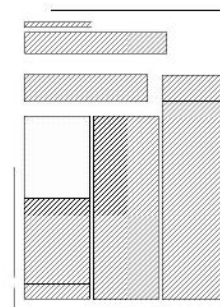
Heute werden bei Inlandflügen Steuern auf dem Kerosin erhoben. Bei der Abstimmung geht es im Grundsatz um eine verursachergerechte Verwendung der Einnahmen aus dieser Kerosinsteuer. Die von der Luftfahrt bezahlten Kerosinsteuern sollen sinnvoll wieder im Luftverkehr eingesetzt werden. Bundesrat und Parlament wollen deshalb die von der Luftfahrt bezahlten Kerosinsteuern für die drei Bereiche technische Sicherheit, Sicherheit vor Terroranschlägen und Umweltschutz einsetzen.

Sicherheit muss oberste Priorität haben sowohl im technischen Bereich als auch in Bezug auf Schutz vor terroristischen Akten. Gerade dieser Schutz vor Anschlägen und

Entführungen hat in den letzten Jahren leider an Bedeutung gewonnen. Wenn auch die Luftfahrt grosse Vorteile mit sich bringt und gute Luftverbindungen für die Wirtschaft zu einem zentralen Standortfaktor geworden sind: Die Luftfahrt ist auch mit Umweltbeeinträchtigungen verbunden. Deshalb sollen die Einnahmen der Spezialfinanzierung Luftverkehr nicht nur in die Sicherheit, sondern auch in den Umweltschutz investiert werden.

Situation heute

Der Bund erhebt auf allen Treibstoffen eine Steuer und einen Steuerzuschlag, so auch auf Flugtreibstoffen bei Inlandflügen. Die Einnahmen aus dieser Steuer werden alle



Argus Ref 36974726

gleich verwendet, unabhängig davon, ob die Erträge aus dem Strassenverkehr oder dem Luftverkehr stammen: Die Hälfte der Steuereinnahmen fliesst in die allgemeine Bundeskasse. Die andere Hälfte sowie der gesamte Steuerzuschlag fließen in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr – auch «Strassenfonds» genannt.

Fazit: Die Treibstoffsteuern aus dem Luftverkehr fließen teilweise zweckentfremdet in den Strassenverkehr, während die Luftfahrt selbst leer ausgeht. Dies entspricht weder der Kostenwahrheit noch ist das verursachergerecht.

Diese *Ungleichbehandlung* zwischen Strassen- und Luftverkehr ist in der Verfassung so festgeschrieben. Die vorgeschlagene Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung schafft hier mit Augenmass Abhilfe. Die von der Luftfahrt geleisteten *Kerosinsteuern* sollen auch *wieder dem Luftverkehr zugute kommen*. Diese durch Bundesrat und Parlament vorgeschlagene Zweckänderung ist nachvollziehbar und auch verursachergerecht.

Keine zusätzliche Steuer – Einsatz der Mittel?

Wichtig ist, dass es sich hierbei *nicht um eine neue Steuer* handelt. Weder für die Wirtschaft noch für die Steuerzahler entstehen Zusatzkosten. Es ist einzig eine sachgerechte Verwendung bereits bestehender Mittel. Wenn die von der Luftfahrt geleisteten Kerosinsteuern teilweise wieder der Luftfahrt zugute kommen, ist das *sachgerecht*.

In welchen Bereichen in der Luftfahrt sollen die zusätzlichen Mittel von jährlich gut 40 Mio. Fr. eingesetzt werden? Wie viel genau in welchem Bereich investiert werden soll und für welche konkreten Massnahmen, wird das Parlament später in einem Gesetz festlegen. Bei der vorliegenden An-

passung der Verfassung geht es um den Grundsatz.

Weitere Erhöhung der technischen Sicherheit

Im Bereich technische Sicherheit, auch «Safety» genannt, sind drei Verwendungszwecke möglich. Ein erster Bereich sind die Beiträge an die *Flugsicherung auf Regionalflugplätzen*. Heute werden die Regionalflugplätze durch die Landesflughäfen quersubventioniert. Auf Grund europäischer Regeln wird das in Zukunft nicht mehr möglich sein. D. h. die Regionalflugplätze stehen in Zukunft massiv höheren Kosten gegenüber. Ohne Beiträge durch die Spezialfinanzierung Luftverkehr müssten die Regionalflughäfen ihre Gebühren durchschnittlich um 500% erhöhen. Das würde viele Flugplätze ruinieren. Könnte die Flugsicherung auf den Regionalflugplätzen nicht mehr aufrechterhalten bleiben, würde sich das negativ auf die Sicherheit auswirken. *Unfallverhütungsprogramme* sind ein weiterer möglicher Verwendungszweck. Dabei werden Piloten auf potenzielle Risiken hingewiesen und für ein sicheres Fliegen sensibilisiert. Möglich sind auch gezielte *Einzelmassnahmen im Sicherheitsbereich*. Hier geht es vor allem um die Aus- und Weiterbildung des Personals.

Schutz vor widerrechtlichen Handlungen

Der Schutz vor Terroranschlägen und kriminellen Handlungen umfasst den zweiten Einsatzbereich. Diese wurden in den letzten Jahren immer wichtiger, aber auch aufwendiger. Insbesondere die Ereignisse vom 11. September 2001 machten eine Verschärfung der Sicherheitsmassnahmen notwendig. Beim Schutz vor Terroranschlägen und Entführungen sind wiederum verschiedene Verwendungszwecke möglich: Zu den-

ken ist hierbei an Beiträge für verstärkte Kontrollen von Passagieren, Fluggepäck und Fracht, die Durchsuchung von Flugzeugen oder Beiträge an Ausbildungsprogramme für das Sicherheitspersonal der Flugplätze.

Umweltschutzmassnahmen

Der dritte Verwendungszweck sind Umweltschutzmassnahmen. Hier geht es vor allem um Lärmschutzmassnahmen für die betroffene Bevölkerung wie z.B. Beiträge an Schallschutzfenster oder der Bau von Schalldämpfern für Flugzeugstandläufe. Möglich sind aber auch Beiträge an Lärm-messungen, Lärmmonitoring und Forschungsarbeiten oder Beiträge an Kurse für lärmarmes Fliegen.

Vorlage ist breit abgestützt und dient den Interessen der Wirtschaft

Weil die Luftfahrt ein zentraler Standortfaktor ist, setzt sich auf Wirtschaftsseite nicht nur die direkt betroffene Branche für ein Ja ein, sondern auch die grossen Dachverbände der Wirtschaft. Denn jeden zweiten Franken verdient die Schweiz im Ausland. Für die regionale Wirtschaft sind deshalb auch die zahlreichen Regionalflugplätze von Bedeutung.

Der Einsatz von Mitteln aus der Kerosinbesteuerung stärkt somit die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandorts Schweiz und damit gleichzeitig jene des Wirtschaftsstandorts Schweiz.

Geringe Auswirkungen auf den Strassenverkehr

Weil in Zukunft der Strassenverkehr nicht

mehr von den fremden Steuereinnahmen aus der Luftfahrt profitieren kann, stellt sich die Frage nach den *Auswirkungen auf den Strassenverkehr*. Unterhalt und Bau von Strassen sind von der Vorlage kaum negativ betroffen. Denn die rund 40 Mio. Fr., um die es geht, machen gerade einmal etwas mehr als 1% des Strassenfonds von über 3 Mrd. Fr. aus. Für den Strassenverkehr sind diese 40 Mio. Fr. gesamtschweizerisch *kaum spürbar*. Für die Luftfahrt hingegen schon: Denn der Bund gibt – abgesehen vom Budget des Bundesamts für Zivilluftfahrt – jährlich nur 28 Mio. Fr. für die Luftfahrt aus, wovon der grösste Teil an internationale Luftfahrtorganisationen geht. Selbst die grossen Strassenverkehrsverbände wie der Touring Club Schweiz (TCS) oder Strasseschweiz befürworten die sachgerechte Verwendung der Steuermittel und empfehlen ein Ja.

Fazit

Die Spezialfinanzierung Luftverkehr vermindert eine unerwünschte und schädliche Marktverzerrung im internationalen Wettbewerb der Flughäfen und Fluggesellschaften und verbessert die Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Flugsicherung auf ordnungspolitisch lupenreine Weise. Wer eine sachgerechte Verwendung der Kerosinsteuereinnahmen befürwortet und auf Sicherheit und Umweltschutz im Luftverkehr Wert legt, stimmt deshalb am 29. November Ja. ■

Paul Kurrus^(*)

^(*) Der Autor ist Vizedirektor der Swiss, Präsident des Dachverbands der Schweizer Luft- und Raumfahrt Aerosuisse und Vorstandsmitglied des Schweizerischen Arbeitgeberverbands.