

AEROSUISSE

Dachverband der
schweizerischen
Luft- und Raumfahrt

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

Associazione mantello
dell'aeronautica e
dello spazio svizzeri

Umbrella Organisation
of Swiss Aerospace

An die bürgerlichen Mitglieder des Nationalrates

Bern, 27. Mai 2020

Positionspapier AEROSUISSE in Sachen Flugticketabgabe und Abgabe Allgemeine Luftfahrt

Sehr geehrte Damen und Herren Nationalräte

Im Rahmen der Beratungen über die Totalrevision des CO2-Gesetzes nach 2020 ([17.071](#)) steht die Einführung einer Flugticketabgabe sowie eine Abgabe Allgemeine Luftfahrt und die Zweckbindung dieser Abgaben gemäss Vorschlag des Ständerates zur Diskussion (Art. 38a ff., Art. 38g^{bis} und Art. 40a CO2-Gesetz).

Die geplante Einführung der Abgaben erfolgt zu einem Zeitpunkt, der nicht schlechter sein könnte. Die Corona-Krise hat die Weltzivilluftfahrt zum Erliegen gebracht. Auch in der Schweiz steht das ganze System Luftfahrt vor einer noch nie dagewesenen Herausforderung. Aufgrund der Pandemie und insbesondere wegen den weltweit eingeführten, gesundheitspolitisch motivierten Reisebeschränkungen ist die Nachfrage innert kürzester Zeit eingebrochen. Zahlreiche Flüge mussten annulliert werden, weltweite Lieferketten wurden gekappt. Staaten organisierten mit ihren lokalen Fluggesellschaften Rückführungsoperationen für gestrandete Staatsangehörige und charterten Passagiermaschinen, um dringend benötigtes medizinisches Schutzmaterial zu importieren, so auch die Schweizer Eidgenossenschaft in Zusammenarbeit mit den Schweizer Airlines und anderen Partnern.

Die Situation ist dramatisch: Das Verkehrsaufkommen in der Schweiz ist um mehr als 90% eingebrochen, die Passagierzahlen sind auf Niveaus, die es das letzte Mal in den 1950er Jahren gab. In der Folge sind die Umsätze aller Systempartner eingebrochen (Airlines, Flughäfen, Flugsicherung, Bodenabfertigungsanbieter, etc.). Je länger die Krise andauert, desto schlechter die Ertragslage. Es kommt nicht von ungefähr, dass sich zahlreiche Staaten – darunter auch die Schweiz – gezwungen sehen, die zentrale Funktion des Luftverkehrssystems mit staatlichen Geldern zu retten.

AEROSUISSE geht davon aus, dass nach der Krise die Erholung der Branche nur langsam erfolgt und viele Jahre beanspruchen wird. Eine Rezession der Weltwirtschaft zeichnet sich ab - mit unmittelbaren Folgen für den Luftverkehr. Auch ist nicht abschätzbar, wann in den verschiedenen Weltregionen die Reiserestriktionen fallen und sich die Passagiernachfrage erholt. Es wird Zeit brauchen, bis der Luftverkehr auch nur annäherungsweise beim Passagier- und Verkehrsaufkommen ist, das 2019 gemessen wurde.

Vor diesem Hintergrund ist AEROSUISSE überzeugt, dass es der falsche Zeitpunkt ist, eine nationale Lenkungsabgabe auf Flugtickets sowie eine Abgabe Allgemeine Luftfahrt zulasten der Business Aviation einzuführen.

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

Die Schweizer Luftfahrt soll erst dann eine Flugticketabgabe und eine Abgabe Allgemeine Luftfahrt entrichten, wenn ihr Anteil an den CO₂-Emissionen aller Verkehrsträger wieder einen signifikanten Wert erreicht.

Begründung

In den Beratungen zum CO₂-Gesetz im Ständerat wurde klar zum Ausdruck gebracht, dass die Flugticketabgabe eine 10%-Reduktion der Nachfrage nach Flügen bezweckt. Aktuell fliegen Schweizer Fluggesellschaften weniger als 10% ihres Flugprogramms vor der Krise. Entsprechend tief ist der Anteil an den CO₂-Emissionen. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass die Schweizer Luftfahrt am europäischen Emissionshandel teilnimmt und sich über das globale CO₂-Kompensationssystem Corsia verpflichtet hat, ab nächstem Jahr klimaneutral zu wachsen - durch die Kompensation der Emissionen.

Die Schweizer Fluggesellschaften stehen vor grossen wirtschaftlichen Herausforderungen. Das primäre Ziel ist es, direkte Luftverkehrsverbindungen in wichtige Handelszentren und ein dichtes Verbindungsnetz in Europa zu haben - eine zentrale Voraussetzung für eine international ausgerichtete Wirtschaft und Gesellschaft wie die Schweiz. Aus diesem Grund haben Bundesrat und Parlament die Wichtigkeit der Schweizer Luftfahrt für unser Land betont und Bürgschaften für die Luftfahrt beschlossen.

Die aktuelle Ausgestaltung der Flugticketabgabe führt zur Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Schweiz: Diese Abgabe fördert primär den Umwegverkehr über die naheliegenden Drehkreuze in Europa und der Türkei. Das verursacht zusätzliche Starts und Landungen, die wiederum zu mehr CO₂-Ausstoss führen. Grund für diesen unerwünschten Effekt der Flugticketabgabe ist, dass die Drehkreuze unserer Nachbarländer und der Türkei nur die Abgabe für die Kurzstrecke entrichten, aber für die direkten Langstreckenflüge ab der Schweiz die höchsten Abgabesätze zur Anwendung kommen.

Vor diesem Hintergrund ist es nicht zielführend, die Schweizer Airlines in dieser herausfordernden Zeit mit einer Flugticketabgabe zu belasten und den Zweck der Bürgschaften zu untergraben. Die Schweizer Luftfahrt soll erst dann eine Flugticketabgabe entrichten müssen, wenn ihr Anteil an den CO₂-Emissionen wieder einen signifikanten Wert erreicht. Derzeit sind die Emissionen deutlich unter jenen vor der Corona-Krise und deutlich unter den Zielwerten, die der Ständerat bei der Einführung der Flugticketabgabe im Blick hatte.

Antrag zur Abgabe Allgemeine Luftfahrt

Die Abgabenhöhe der Abgabe Allgemeine Luftfahrt orientiert sich an der Höhe der Flugticketabgabe und ist ebenfalls als Einheitsabgabe pro Passagier zu konzipieren.

Begründung

Eine Pauschalabgabe von mindestens 500 Franken für jeden Flug der Geschäftsfliegerei bedeutet das Ende der Geschäftsfliegerei in der Schweiz und wird die Anzahl der Flugbewegungen auf den Regionalflugplätzen massiv senken. Gleichzeitig sinkt damit auch die Standortattraktivität der Regionen mit Regionalflugplätzen, die wegen einer Pauschalabgabe in ihrer Existenz bedroht sind. Weiter würden die benachbarten ausländischen Flugplätze wie Annecy-Haute-Savoie-Mont Blanc in der Nähe von Genf davon profitieren.

Antrag zur Zweckbindung der Abgaben auf Flugtickets und der Allgemeinen Luftfahrt

Es sind 100% statt nur bis höchstens 80% der Mehrkosten von erneuerbarem Flugtreibstoff gegenüber fossilem Flugtreibstoff anzurechnen. Zudem ist von Anbeginn der gesamte Betrag aus der geplanten CO₂-Flugticketabgabe für die Förderung von nicht-fossilen Flugtreibstoffen einzusetzen und nicht nur gestaffelt bis maximal 300 Millionen Franken pro Jahr.

Begründung

Die angedachte Zweckbindung der Einnahmen aus der Flugticketabgabe und der Abgabe Allgemeine Luftfahrt für ein Anreizsystem zur Beimischung von erneuerbarem Flugtreibstoff ist der richtige Weg zur nachhaltigen Reduktion des CO₂-Ausstosses der Luftfahrt. Es ist aber falsch, dass nur 80% der Mehrkosten von erneuerbarem Treibstoff gegenüber fossilem Flugtreibstoff finanziert werden können, denn das fragliche Geld wurde ja vorgängig von den Airlines an den Staat abgeliefert. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass die Kosten für erneuerbaren Flugtreibstoff rund drei- bis viermal höher sind als herkömmlicher Flugtreibstoff.

Für AEROSUISSE bleibt der Gesetzgeber in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes die Antwort auf die Frage schuldig, wie unsere Branche die beträchtliche Preisdifferenz zwischen alternativen und konventionellen Treibstoffen im Umfang von mindestens 20% bezahlen soll; unsere Airlines und die Business Aviation stehen in einem globalen Wettbewerb, gleichzeitig werden unserer Branche mit den neuen Lenkungsabgaben finanzielle Mittel entzogen.

Richtig ist, dass die Hebel, um den Luftverkehr besser mit dem Klimaschutz in Einklang zu bringen, Investitionen in technische Innovationen sind, namentlich in den Ersatz von fossilem Kerosin durch regenerative Treibstoffe. Dafür braucht es aber Airlines und eine Business Innovation, die im globalen Wettbewerb bestehen können, und Rahmenbedingungen in der Schweiz, die solche Innovationen und Investitionen begünstigen. Die Schweizer Luftfahrt ist privat finanziert und funktioniert ohne Subventionen.

Die vorliegende Fassung des CO₂-Gesetzes stärkt aber weder die Wettbewerbsfähigkeit unserer Branche, noch setzt sie die richtigen Rahmenbedingungen und Anreize für Investitionen in technische Innovationen, die eine schrittweise Dekarbonisierung des Luftverkehrs ermöglichen würden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge und verbleiben

freundlichen Grüssen

AEROSUISSE
Dachverband der schweizerischen
Luft- und Raumfahrt

Der Geschäftsführer:



Philip Kristensen