

Wer mit dem Privatjet ans WEF fliegt, muss künftig auch eine Lenkungsabgabe bezahlen

Künftig sollen nicht nur Passagiere auf kommerziellen Flügen eine Umweltabgabe bezahlen, sondern auch Benutzer von Privatjets. Die Umweltkommission des Nationalrats hat den Maximalbetrag auf 5000 Franken erhöht. Die Kleinfliegerei soll im Gegensatz zur Variante Ständerat von der Abgabe befreit werden.

Christof Forster, Bern

15.01.2020, 23.16 Uhr



Für Flüge mit Privatflugzeugen will die Umweltkommission des Nationalrats eine Lenkungsabgabe bis maximal 5000 Franken erheben (im Bild ein Privatflieger auf dem Flugplatz Samedan im Engadin).

Goran Basic

In einigen Tagen geht es wieder los: Während des WEF in Davos landen besonders viele Privatflieger auf Schweizer Flughäfen. Zahlreiche Teilnehmer des Weltwirtschaftsforums reisen im Privatjet an. Der parteilose Ständerat Thomas Minder fand es ungerecht, dass Passagiere auf kommerziellen eine Flugticketabgabe entrichten müssen, Benutzer von Privatflugzeugen hingegen ungeschoren davon kommen. Die Kleine Kammer hatte im vergangenen September seinen Antrag knapp angenommen. Dieser enthielt allerdings einige Unebenheiten.

Die Umweltkommission des Nationalrats (Urek) hat nun die Sache nochmals angeschaut und sich dabei auf Vorarbeiten der Verwaltung gestützt. Herausgekommen ist ein Vorschlag, der breit abgestützt ist (18 zu 7 Stimmen). Er

fand Zustimmung von Grün bis zur FDP. Einzig die SVP-Vertreter in der Kommission sprachen sich dagegen aus.

Luftfahrtbranche zeigt sich besänftigt

Im Unterschied zum Entscheid des Ständerats will die Nationalratskommission die Leichtaviatik von der neuen Lenkungsabgabe ausnehmen. Der Aufwand zur Erhebung der Abgabe sei angesichts der meist geringen Kosten solcher Flüge unverhältnismässig, sagt Kommissionspräsident Bastien Girod (grüne, Zürich). Hier geht es beispielsweise um Schulungs- oder Rundflüge. Entscheidend wird das Gewicht des Flugzeugs sein: Flugzeuge unter 5,7 Tonnen sind nicht abgabepflichtig. Das grösste Pilatus-Flugzeug, der PC-24 mit einer Kapazität von maximal 11 Passagiere, liegt über der Limite, die kleineren Pilatus-Flieger sind darunter.

Für Privatjets über 5,7 Tonnen hat die vorberatende Kommission des Nationalrats den Höchstbetrag im Vergleich zum Ständerat, der eine einheitliche Abgabe von 500 Franken vorsieht, stark heraufgesetzt: Die Abgabe auf Flüge aus der Schweiz soll 500 bis maximal 5000 Franken betragen. Eine Gebühr von 500 Franken auf Flügen, die schnell mehrere Zehntausend Franken kosten, erachtet die Kommission als zu gering. Die genaue Höhe der Lenkungsabgabe ist laut Girod abhängig vom Gewicht. Erhoben wird die Abgabe direkt beim Flugzeugbetreiber. Wenn der Bund auf diesen keinen Zugriff hat, wird er beim Flughafenbetreiber vorstellig. Diverse Minderheiten fordern, den Rahmen der Abgabepflichtigen zu erweitern oder den Höchstbetrag auf 20 000 Franken anzuheben.

Thomas Hurter, Präsident der Luftfahrt-Lobby Aerosuisse und SVP-Nationalrat, bleibt zwar ein grundsätzlicher Gegner einer Lenkungsabgabe auf Flügen, weil diese keine Lenkungswirkung habe. Aber im konkreten Fall sei der Entscheid der Nationalratskommission zur Privatflugabgabe der bessere Ansatz als der Vorschlag von Minder. Hurter fordert, dass ein grosser Teil der Einnahmen in die Förderung von Innovationen im Luftfahrtsektor geht, insbesondere in die Entwicklung von alternativen Treibstoffen. In diese Richtung zielt auch ein Antrag der Grünliberalen, der eine Zweckbindung für die Entwicklung von synthetischem Kerosin und damit einen klimaneutralen Flugverkehr verlangt. Derzeit sind alternative Treibstoffe rund drei Mal so teuer wie herkömmliches Kerosin.

Im Frühling im Nationalrat

Auf breite Zustimmung in der Kommission stiess auch die Flugticketabgabe auf kommerzielle Flüge (17 zu 8 Stimmen). Ende 2018 hatte der Nationalrat eine

solche Abgabe noch abgelehnt. Auf Flüge aus der Schweiz sollen zwischen 30 und 120 Franken pro Fluggast erhoben werden. Die Höhe ist abhängig von der Reisedistanz und der Klasse. Transitflüge sind von der Abgabe ausgenommen. 49 Prozent der Einnahmen aus der Abgabe sollen in einen neuen Klimafonds fliessen. Heute profitiert die Luftfahrt von besonderen Konditionen: Fluggesellschaften entrichten auf internationalen Flügen keine Mineralölsteuern auf Kerosin, und die Passagiere zahlen für ihre Tickets keine Mehrwertsteuer.

Die Umweltkommission hat die Totalrevision des CO₂-Gesetzes zu grossen Teilen beraten. Ausstehend sind Entscheide zum Finanzplatz und zu Massnahmen im Gebäudebereich. Die Vorlage wird bereit sein für die Frühlingssession und voraussichtlich im Juni nach der Differenzbereinigung vom Parlament verabschiedet werden. Die SVP hatte bereits früher angekündigt, dagegen das Referendum zu lancieren.



Der Ständerat legt ein griffiges CO₂-Gesetz vor

Nach dem Scheitern der ersten CO₂-Gesetz-Revision im Dezember hat der Ständerat das Paket neu aufgelegt. Die wichtigsten Beschlüsse sind höhere Abgaben auf Benzin, Diesel, Heizöl und Gas, schärfere Grenzwerte für fossile Heizungen und Fahrzeuge, eine Flugticketabgabe sowie ein Klimafonds.

Helmut Stalder 25.09.2019



KOMMENTAR

CO₂-Gesetz: Klimaschutz der klugen Art

Der Ständerat legt ein durchdachtes Gesetz zum Klimaschutz vor. Ein zweites Mal darf der Nationalrat nicht versagen.

Helmut Stalder 25.09.2019



Mieter, Wohneigentümer, Autofahrer, Vielflieger – so wirkt sich das CO₂-Gesetz

aus

Privathaushalte werden das geplante CO₂-Gesetz vor allem beim Wohnen zu spüren bekommen – wobei der Spielraum der Mieter eingeschränkt ist. Zentral ist die Rückerstattung der höheren CO₂-Abgabe. Und die Autofahrer kommen vorerst noch halbwegs glimpflich davon.

Fabian Schäfer, Bern 23.09.2019



Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG. Alle Rechte vorbehalten. Eine Weiterverarbeitung, Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von Neue Zürcher Zeitung ist nicht gestattet.