



Bern, 30.09.2010

Ausführungsgesetz zur Spezialfinanzierung Luftverkehr: Änderung des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer - Anhörungsbericht

Inhalt

- 1 Ausgangslage**
- 2 Zusammenfassung der Ergebnisse**

Anhänge

- Anhang 1** Liste der begrüßten Kreise
Anhang 2 Liste der eingegangenen Stellungnahmen

1 Ausgangslage

Artikel 86 der Bundesverfassung (BV; SR 101) regelt die Erhebung der Mineralölsteuer sowie die Verwendung der daraus fliessenden Erträge. Die Mineralölsteuer ist eine besondere Verbrauchssteuer, die auf Mineralölen, Erdgas und den bei der Verarbeitung gewonnenen Produkten sowie auf Treibstoffen erhoben wird.

Mit der Volksabstimmung vom 29. November 2009 wurde die Änderung von Artikel 86 BV zum Zwecke der Schaffung einer Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr (SFLV) angenommen. Davor war Artikel 86 BV ausschliesslich Grundlage für die Spezialfinanzierung im Strassenverkehr. Der neue Artikel 86 BV sieht vor, dass der Bund die Hälfte des Reinertrages auf Flugtreibstoffen sowie deren Steuerzuschlag zugunsten von Verbesserungen im Bereich des Luftverkehrs verwendet. Für die Luftfahrt stehen auf diese Weise jährlich zwischen 40 und 50 Mio. Franken an zusätzlichen Mitteln zur Verfügung.

Die SFLV wird durch die Teilrevision des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG; SR 725.116.2) gesetzgeberisch umgesetzt. Zum Änderungsentwurf fand vom 22. März bis 11. Juni 2010 eine Anhörung statt.

2 Zusammenfassung der Ergebnisse

2.1 Allgemeine Kommentare

Für die Anhörung wurden die Luftfahrtverbände, Fluggesellschaften, Flughäfen und Regionalflugplätze, Hersteller- und Unterhaltsbetriebe sowie der Flugsicherungsdienst begrüsst; die Anhörung stand zudem weiteren interessierten Kreisen offen.

Die rechtliche Umsetzung der SFLV durch eine Teilrevision des MinVG wurde im Grundsatz von sämtlichen Luftfahrtkreisen begrüsst.

Im Sinne eines allgemeinen Einwandes wurde mehrfach verlangt, dass die Mittel der künftigen SFLV nicht für bereits bestehende Bundesaufgaben herangezogen werden dürfen.

Einzelne Teilnehmer (Skyguide, Verband Schweizerischer Flugplätze) machten in der Anhörung geltend, die Erträge aus der Mineralölsteuer dürften nicht für die Aufwendungen des BAZL beim Vollzug des Gesetzes verwendet werden. Die entsprechenden Arbeiten müssten mit den bestehenden personellen Ressourcen bewältigt werden. Des Weiteren wurde gefordert, dass keine steuerlichen Auswirkungen für die Empfänger entstehen dürfen, zumal diese Beiträge bereits einer vom Bund erhobenen Steuer entstammen (Aerosuisse, Centre Patronal, Skyguide, Flughafen Bern-Belp).

2.2 Mittelverteilung

So einhellig die Zustimmung aller Luftfahrtkreise zur Vorlage war, so unterschiedlich waren die Meinungen darüber, wie die Mittel innerhalb der drei Massnahmenbereiche künftig einzusetzen seien. Aus den unterschiedlichen Verteilungsvorschlägen lassen sich denn auch die Partikularinteressen der einzelnen Anhörungsteilnehmer erkennen.

Die Landesflughäfen waren der Auffassung, dass – entsprechend ihrer nationalen Bedeutung – die Mittel primär ihnen zustünden, insbesondere weil sie den Luftfahrtstandort Schweiz im internationalen Wettbewerb massgeblich stärken würden. Die Unterstützung der professionellen Luftfahrt müsse aufgrund ihrer herausragenden volkswirtschaftlichen Bedeutung gegenüber der Freizeitaviatik den Vorzug haben.

Im Gegensatz dazu wurde geltend gemacht, dass die Mittel aus der SFLV vorrangig kleineren Flughäfen zuzusprechen seien (Kanton Tessin, Flughafen Lugano-Agno, Flugplatz Ecu-villens). Diese seien ein wichtiger Standortfaktor für die entsprechenden Regionen, würden jedoch nicht über die gleichen finanziellen Mittel wie Landesflughäfen verfügen. Ein Anhörungsteilnehmer regte in diesem Zusammenhang einen zusätzlichen regionalen Verteilme-

chanismus an (Flughafen Basel-Mulhouse). Der Kanton Tessin schlug zudem vor, eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, um Verkehrsanbindungen von kleineren Flughäfen an Landesflughäfen zu subventionieren.

Die Flughäfen Zürich und Basel-Mulhouse sowie die Swiss International Airports Association (SIAA) forderten, dass Beiträge nur an solche Akteure ausgerichtet werden dürfen, welche einen unmittelbaren Nutzen für die Schweiz oder für die Schweizer Luftfahrt generieren oder bei welchen zumindest ein starker Bezug zur Schweiz nachgewiesen werden könne.

Die bereits in der Botschaft zur Änderung von Artikel 86 BV beschriebene Verteilung der Mittel auf die drei Massnahmebereiche (50-25-25) stiess bei den Anhörungsteilnehmern weitgehend auf Zustimmung. Vereinzelt wurde angeregt, ganz vom Verteilschlüssel abzusehen. In der Mehrheit begrüsst wurde auch die in der Vorlage vorgesehene Möglichkeit der vorübergehenden Abweichung vom Verteilschlüssel. Einzelne Anhörungsteilnehmer befürchteten, dass den Vollzugsbehörden beim Entscheid über die Verteilung der begrenzten Mittel zu viel Ermessensspielraum eingeräumt werde (Flughafen Zürich, Flughafen Lugano, SIAA).

Von Vertretern der Allgemeinen Luftfahrt (General Aviation) wurde bemängelt, dass diese – trotz ihrem grossen Beitrag zum Flugtreibstoffsteueraufkommen – bei der vorgesehenen Verteilung der Mittel nicht entsprechend ihrem Betrag berücksichtigt werde.

Die Swiss Helicopter Association (SHA) forderte, die Erträge aus den Flugtreibstoffen auch zur Senkung der in den letzten Jahren massiv gestiegenen Gebühren des BAZL zu verwenden.

Die Anhörung der interessierten Kreise über die Mittelverteilung wurde einhellig begrüsst, wobei verschiedene Grade der Partizipation - vom Antrags- bis zum Entscheidrecht - vorgeschlagen wurden.

2.3 Einzelne Massnahmenbereiche

Im Bereich der Umweltschutzmassnahmen wurde angeregt, den Schwerpunkt auf konkrete Massnahmen zu legen, welche die betroffenen Anwohner der angrenzenden Landesflughäfen direkt entlasten (Kanton Genf). Mehrere Anhörungsteilnehmer äusserten sich kritisch zu den Beiträgen an Forschungsarbeiten; diese sollten über andere vom Bund bereits bestehenden Finanzierungskanäle unterstützt werden (Aerosuisse, Flughafen Genf, Flughafen Bern-Belp, Verband Schweizerischer Flugplätze, Schweizerischer Verband Flugtechnischer Betriebe).

Betreffend Massnahmen zur Abwehr widerrechtlicher Handlungen (Security) machten einige Teilnehmer geltend, die Abwehr terroristischer und krimineller Aktivitäten gegen den Luftverkehr sei per se eine hoheitliche Aufgabe, weshalb sie auch gänzlich vom Staat finanziert werden müsse (Flughafen Bern-Belp, Aerosuisse, SHA, Verband Schweizerischer Flugplätze, SIAA).

Im Zusammenhang mit der geplanten Neuregelung von Flugsicherungsdiensten aus den Mitteln der SFLV, verlangten einzelne Anhörungsteilnehmer, dass nicht nur bestimmte Kategorien, sondern sämtlichen Regionalflugplätze und Flugfelder, welche Flugsicherungsdienste beanspruchen, in den Genuss von Beiträgen aus der SFLV kommen sollten (Centre Patronal, Aerosuisse, Pilatus, Flugplatz Ecuwillens). Auf der anderen Seite betonten insbesondere die Landesflughäfen, dass nebst der Flugsicherung ein ausreichender Betrag für die übrigen Safety-Massnahmen verbleiben müsse. Von Vertretern der Helikopterindustrie (Rega, SHA, Schweizerische Konferenz der kantonalen Gesundheitsdirektoren) wurde beantragt, eine gesetzliche Grundlage für die Finanzierung von Bau und Sanierung von Spitallandplätzen zu schaffen.

Anhang 1 Liste der begrüsten Kreise

Luftfahrt-Verbände

- Aerosuisse (Dachverband der schweizerischen Luftfahrt)
- AeCS Aero-Club der Schweiz
- Association Suisse de Droit Aérien et Spatial (ASDA)
- SFVS Segelflugverband der Schweiz
- MFVS Motorflugverband der Schweiz
- SMF Swiss Microlight Federation
- SBAV Schweizerischer Ballonverband
- EAS Experimental Aviation of Switzerland
- Schweizerischer Helikopterverband
- SIAA Swiss International Airport Association
- Verband Schweizerischer Flugplätze
- SVFB Schweizerischer Verband Flugtechnischer Betriebe
- AOPA Switzerland
- BAR Board of Airline Representatives Switzerland
- EBAA Switzerland
- SHA Swiss Helicopter Association
- SHV Schweizerischer Hängegleiterverband

Fluggesellschaften

- Swiss International Air Lines
- easyJet Switzerland
- Helvetic Airways
- Darwin Airline
- Flybaboo
- Hello
- Belair Airlines
- Edelweiss Air
- Swiss Air Ambulance Ltd. (rega)

Flughäfen und Regionalflugplätze

- Flughafen Zürich
- Flughafen Genf
- EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
- Flughafen Bern-Belp
- Flugplatz Birrfeld
- Aérodrome du Jura
- Flugplatz Ecuwillens
- Regionalflughafen Jura-Grenchen
- Regionalflugplatz Lausanne Blécherette
- Regionalflugplatz Les Eplatures
- Flughafen Lugano-Agno
- Engadin Airport Samedan
- Flugplatz Altenrhein
- Flughafen Sion

Hersteller und Unterhaltsbetriebe

- Pilatus Flugzeugwerke
- RUAG Aerospace
- SR Technics Switzerland

Flugsicherungsdienst

- Skyguide
- MeteoSchweiz

Anhang 2 Liste der eingegangenen Stellungnahmen

Kantone

- Kanton Genf
- Kanton Tessin
- Kanton Basel

Luftfahrt-Verbände

- Swiss International Airport Association SIAA
- Aerosuisse/Centre Patronal
- Aero-Club Schweiz (AeCS)
- Swiss Helicopter Association (SHA)
- Segelflugverband (SFVS)
- Motorflug-Verband Schweiz (MFVS)
- SVFB Schweizerischer Verband Flugtechnischer Betriebe

Flughäfen und Regionalflugplätze

- Flughafen Zürich
- Flughafen Genf
- Flughafen Bern-Belp
- Flughafen Lugano-Agno
- Flugplatz Ecuwillens

Fluggesellschaften

- Rega
- Belair

Flugsicherungsdienst

- Meteo Schweiz
- Skyguide

Hersteller und Unterhaltsbetriebe

- Pilatus Flugzeugwerke AG

Sonstige

- Schweizerische Konferenz der kantonalen Gesundheitsdirektoren/-innen (GDK)
- Marco Riva, Privatperson