

VD / Motion Büeler-Flawil / Rutz-Flawil / Frei-Diepoldsau vom 25. September 2007

## **Standesinitiative Flugtreibstoffbesteuerung: Das «St.Galler Protokoll»**

*Antrag der Regierung vom 30. Oktober 2007*

Nichteintreten.

*Begründung:*

1. Der Bund erhebt bereits heute eine Mineralölsteuer einschliesslich einem Mineralöl-Steuerzuschlag auf den Flugtreibstoffen (Flugbenzin und Flugpetrol). Gestützt auf Art. 17 Abs. 2 des eidgenössischen Mineralölsteuergesetzes hat der Bundesrat jedoch von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Treibstoffe zur Versorgung von Flugzeugen im Linienverkehr sowie zur Versorgung von anderen Flugzeugen bei Auslandflügen im Rahmen einer Betriebs- oder Flugschulbewilligung von der Steuer zu befreien. Bei allen übrigen Flügen wird die Mineralölsteuer erhoben. Dabei handelt es sich um alle Flüge innerhalb der Schweiz, soweit es sich nicht um Flüge im Linienverkehr handelt, die dem Anschluss an einen flugplanmässigen Flug aus oder nach dem Ausland dienen, und um Flüge ins Ausland, soweit es sich nicht um Linienflüge handelt oder um Flüge im Rahmen einer Betriebs- oder Schulbewilligung. Besteuert werden demnach nebst allen privaten Flügen auch ein Linienflug von Zürich nach Genf, der nicht einem Anschlussflug ins Ausland dient, und jeder Flug der Business Aviation, d.h. von firmeneigenen Flugzeugen, die nicht unter einer Betriebsbewilligung operieren.

Die Einreichung einer Standesinitiative zur Besteuerung des Flugtreibstoffs für inländische Flüge ist bei dieser Sachlage nicht notwendig. Die entsprechenden verfassungsrechtlichen und gesetzlichen Grundlagen für eine Besteuerung bestehen bereits.

Im internationalen Luftverkehr verhindert das Übereinkommen vom 7. Dezember 1944 über die internationale Zivilluftfahrt die Besteuerung von Flugtreibstoffen. Aus den konkreten Reduktionszielen des Kyoto-Protokolls wurde der internationale Flugverkehr deshalb ausgeklammert. Art. 2 Ziff. 2 des Kyoto-Protokolls verlangt aber die Fortsetzung der Bemühungen der Vertragsstaaten um die Begrenzung und Reduktion der Emissionen beim Luftverkehr im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt Organisation (ICAO). Eine einseitige Ausweitung der Treibstoffbesteuerung auf den internationalen Flugverkehr seitens der Schweiz zu fordern, ist aus Sicht der Regierung nicht sinnvoll, da sie einer Benachteiligung des Wirtschaftsstandortes Schweiz gleich käme und unerwünschte Auswirkungen auf die Zivilluftfahrt hätte.

2. Die Schweiz setzt sich im Rahmen ihrer Mitgliedschaft bei der ICAO und der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) aktiv für die Entwicklung geeigneter marktwirtschaftlicher Instrumente zur Verringerung der unerwünschten Auswirkungen der Zivilluftfahrt ein. Sie vertritt dabei die Haltung, dass die Luftfahrt ihren Beitrag zur Reduktion der Umweltbelastung zu leisten hat und dass der ICAO dabei eine Führungsrolle zukommt. Der Bundesrat verfolgt dabei einen Drei-Säulen-Ansatz: Erstens sollen mit technologischen Massnahmen die Flugzeuge umweltfreundlicher gemacht werden. Zweitens geht es darum, mit operativen Massnahmen die Flugrouten sowie die Nutzung der Infrastruktur am Boden zu optimieren, um die Emissionen zu minimieren. Drittens soll die Umweltbelastung durch markt-basierte ökonomische Massnahmen reduziert werden. Hier stehen globale Konzepte zur Kerosin-Besteuerung und die Einführung von Emissionshandelssystemen im Vordergrund.

Die Regierung unterstützt diese Stossrichtung. Sie hat den Bundesrat bereits in der Vergangenheit aufgefordert, seine Bemühungen zur Unterwerfung von Flugtreibstoffen im internationalen Verkehr unter eine Zoll- und anderweitige Lenkungsabgabe bei den zuständigen internationalen Gremien verstärkt weiterzuführen, zum Beispiel im Rahmen des Massnahmenplans Luftreinhaltung im Jahr 1998 und im Zusammenhang mit der Erneuerung der Betriebskonzession des Flughafens Zürich-Kloten im Jahr 2001. Sie wird den Bundesrat auch in Zukunft bei passenden Gelegenheiten auf die Notwendigkeit der Einführung entsprechender Instrumente hinweisen. Ein entsprechender Auftrag an die Regierung kann jedoch nicht Gegenstand einer Motion sein.

3. Nachdem die am Kyoto-Protokoll beteiligten Länder die Begrenzung der Treibhausgas-Emissionen des internationalen Flugverkehrs an die ICAO delegiert haben, erachtet es die Regierung als nicht sinnvoll, auf der kantonalen Ebene eine gleichgerichtete Initiative zu ergreifen, die letztlich nicht in ihren, sondern in den Zuständigkeitsbereich des Bundes fällt.