

Umweltabgaben für Privatjets

- 16.01.2020
- Neue Zürcher Zeitung
- CHRISTOF FORSTER, BERN

CHRISTOF FÖRSTER, BERN Das Fliegen mit Kleinflugzeugen soll gebührenbefreit bleiben Während des Weltwirtschaftsforums landen besonders viele Privatflugzeuge auf Schweizer Flughäfen. Der parteilose Ständerat Thomas Minder fand es ungerecht, dass Passagiere auf kommerziellen Flügen eine Flugticketabgabe entrichten müssen, Benutzer von Privatflugzeugen hingegen ungeschoren davonkommen. Die kleine Kammer hatte im vergangenen September seinen Antrag knapp angenommen. Dieser enthielt allerdings einige Unebenheiten. Die Umweltkommission des Nationalrats hat die Sache nochmals angeschaut und sich dabei auf Vorarbeiten der Verwaltung gestützt.

Flerausgekommen ist ein Vorschlag, der breit abgestützt ist (18 zu 7 Stimmen). Er fand Zustimmung von den Grünen bis zur FDP. Einzig die SVP-Vertreter sprachen sich dagegen aus. Luftfahrtbranche 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 der Präsident 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 Passagieren, liegt über der Limite, die kleineren Pilatus-Flugzeuge liegen 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 für Flüge aus der Schweiz soll 500 bis maximal 5000 Franken betragen. Eine Gebühr von 500 Franken für Flüge, die schnell mehrere zehntausend Franken kosten, erachtet die Kommission als zu gering.

Erhoben wird die Abgabe direkt beim Flugzeugbetreiber. Wenn der Bund auf diesen keinen Zugriff hat, wird er beim Flughafenbetreiber vorstellig. Diverse Minderheiten fordernden 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 Gegner einer Abgabe auf Flügen, weil diese keine Lenkungswirkung habe. Aber im konkreten Fall sei der Entscheid der Nationalratskommission der bessere Ansatz als Minders Vorschlag.

Er 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 kosten alternative Treibstoffe rund drei Mal so viel wie herkömmliches Kerosin. Im Frühling im Nationalrat Auf breite Zustimmung stiess auch die Flugticketabgabe für kommerzielle Flüge (17 zu 8 Stimmen). Ende 2018 hatte der Nationalrat eine solche Abgabe noch abgelehnt.

Für 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 daraus sollen in einen neuen Klimafonds fliessen. 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 für die Frühlingsession bereit sein und voraussichtlich im Juni vom Parlament verabschiedet werden. Die SVP hatte bereits früher angekündigt, dagegen ein Referendum zu lancieren..