

Neunte Sitzung – Neuvième séance

Mittwoch, 8. März 1989, Nachmittag
Mercredi 8 mars 1989, après-midi

16.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Iten

87.201

Standesinitiative Genf
Strassenabgabe auf Flugtreibstoff
Initiative du canton de Genève
Taxe sur l'essence aviation. Affectation

Beschluss des Ständerates vom 1. März 1988
Décision du Conseil des Etats du 1er mars 1988

Herr **Meizoz** unterbreitet im Namen der Verkehrskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

1. Text und Begründung der Initiative

Der Grosse Rat des Kantons Genf hat am 16. Oktober 1986 beschlossen, eine Standesinitiative mit folgendem Wortlaut einzureichen:

«Der Grosse Rat,
– in der Erwägung,

dass der auf dem Flugbenzin erhobene Zollzuschlag dem Bund erhebliche Einnahmen bringt, diese jedoch der Strassenrechnung gutgeschrieben werden;

dass immer noch Verbesserungen zur Verminderung der Beeinträchtigungen durch den Fluglärm möglich sind;

dass diese oft kostspieligen Verbesserungen mit dem auf dem Flugbenzin erhobenen Zollzuschlag finanziert werden könnten;

lädt den Staatsrat ein,

mit einer Standesinitiative den eidgenössischen Räten vorzuschlagen, einen Beschluss zu fassen, wonach der auf dem Flugbenzin erhobene Zollzuschlag für Massnahmen zur Verminderung der durch den Fluglärm verursachten Beeinträchtigungen zu verwenden ist.»

Diese Standesinitiative wurde wie folgt begründet:

«1985 wurden in Genf Cointrin 811 500 Liter Flugbenzin verkauft ...

Am 27. Januar 1986 betrug der Flugbenzinpreis Fr. 1.62 pro Liter. Er setzt sich folgendermassen zusammen:

Fr. 1.–/Einkaufspreis; Fr. –.23/Zoll; Fr. –.30/Zollzuschlag; Fr. –.076/Wust; Fr. –.015/Flughafengebühr.

Aus diesen Zahlen geht hervor, dass der Luftverkehr 1985 in Genf dem Bund Abgaben von mehr als 400 000 Franken entrichtet hat, davon rund 240 000 Franken für die Nationalstrassen (das Kerosin bleibt hier unberücksichtigt!).

Unser Staatsrat setzt sich vehement und an mehreren Fronten dafür ein, dass die unerwünschten Auswirkungen des Luftverkehrs vermindert werden. In dieser Hinsicht werden von allen und auf allen Ebenen, und oft ganz spontan, grosse Anstrengungen unternommen. Die Piloten müssen den Zollzuschlag nicht nur als Automobilisten, sondern auch als Piloten bezahlen!

Wir verlangen nicht, dass diese Abgabe aufgehoben, sondern für einen anderen Bereich verwendet wird. Mit der Aufhebung der geltenden unlogischen Regelung könnte die Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung erheblich verbessert werden, denn allein in Genf könnten jährlich eine Viertelmillion Franken dafür eingesetzt werden.

Dies würde von den Betroffenen geschätzt, und der Bund, der auf diese Weise ebenfalls etwas Konkretes für diese Bevölkerung täte, würde darum nicht arm.»

2. Erwägungen der Verkehrskommission des Nationalrates
21. Rechtliche Erwägungen

Die Flugzeugtreibstoffe unterstehen grundsätzlich der Zollbelastung (Treibstoffzoll und -zollzuschlag); abgabefrei sind die für Auslandflüge getankten Treibstoffe.

Die Treibstoffzollerträge sind verfassungsmässig für Bedürfnisse des Strassenverkehrs reserviert (Artikel 36ter BV). Eine Ausdehnung der Zweckbindung für Umweltschutzmassnahmen auf Flugplätzen wurde von den eidgenössischen Räten ausdrücklich abgelehnt. Heute fehlt somit eine Verfassungsgrundlage für die direkte Finanzierung von Massnahmen zur Bekämpfung des Fluglärms aus zweckgebundenen Treibstoffzollerträgen.

Hingegen steht es den Kantonen frei, nicht-werkgebundene Beiträge aufgrund des Treibstoffzollgesetzes vom 22. März 1985 für Lärmschutzmassnahmen bei Flugplätzen zu verwenden.

Unter dem Titel «Allgemeine Beiträge und Finanzausgleich» erhält zum Beispiel der Kanton Genf 1987 einen ordentlichen Beitrag von 4,5 Millionen und einen ausserordentlichen Beitrag von 2,8 Millionen.

Die von den eidgenössischen Räten beschlossenen Verfassungsartikel für eine koordinierte Verkehrspolitik (KVP), über welche noch nicht abgestimmt worden ist, sehen in Artikel 37 Absatz 3 vor:

«Zur Finanzierung von Massnahmen im Interesse der Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer, wie ... Umwelt- und Landschaftsschutz ... kann der Bund die für den öffentlichen und die für den privaten Verkehr bestimmten Mittel einsetzen.»

Die Ausführungsgesetzgebung wird die nötigen Abgrenzungen zu treffen haben, unter anderem auch, welche Teile der Luftfahrt unter dem Titel des privaten Verkehrs Treibstoffzollerträge zugeteilt erhalten.

In diesem Rahmen wird sie auch festlegen können, unter welchen Voraussetzungen solche Mittel für Lärmschutzmassnahmen bei Flughäfen zur Verfügung stehen.

22. Finanzielles

Die gesamten Zolleinnahmen des Bundes aus Flugtreibstoffen erreichten 1986 rund 12 Millionen Franken. Davon waren rund 9 Millionen für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zweckgebunden.

Die aus allgemeinen Bundesmitteln finanzierten Ausgaben für die zivile Luftfahrt betragen 1986 rund 43 Millionen, somit ein Mehrfaches der Zolleinnahmen. Sie wurden für folgende Zwecke eingesetzt:

– Ausbildung Luftfahrtpersonal	13,5 Millionen
– Sicherheitsmassnahmen im Luftverkehr	13,1 Millionen
– Ausbau der Flugplätze	15,9 Millionen
Total	42,5 Millionen

Seit dem Jahre 1945 hat der Bund Subventionen von rund 600 Millionen an den Ausbau von Flugplätzen ausgerichtet. Die Ausgaben für die Flugsicherung, die durch Gebühren finanziert werden, sind in diesen Zahlen nicht enthalten.

M. **Meizoz** présente au nom de la Commission des transports et du trafic le rapport écrit suivant:

1. Texte et développement de l'initiative

Le Grand Conseil du canton de Genève a décidé de déposer une initiative cantonale dont la teneur suit:

«Le Grand Conseil,

– considérant:

que des sommes considérables sont encaissées par la Confédération comme taxe sur l'essence aviation et affectées ensuite au compte routier;

que des améliorations pour diminuer les nuisances dues au trafic aérien sont encore réalisables;

que ces améliorations souvent coûteuses pourraient être financées par cette «taxe routière» appliquée à l'aviation, invite le Conseil d'Etat

à intervenir par voie d'initiative auprès des autorités fédérales pour leur demander d'affecter la «taxe routière» sur l'essence pour l'aviation à des mesures tendant à diminuer les effets des nuisances engendrées par le trafic aérien.»

L'initiative cantonale est motivée comme il suit:

«811 500 litres d'essence aviation ont été vendus à Cointrin en 1985

Au 27 janvier 1986, le prix de cette essence était de Fr. 1.62. Il se décompose ainsi:

Fr. 1.- de base, pour le pétrolier; Fr. -.23 de taxe douanière; Fr. -.30 de «taxe routière»; Fr. -.076 d'ICHA; Fr. -.015 de redevance aéroportuaire.

Sur cette base, on constate donc que l'aviation a payé à Genève, en 1985 plus de 400 000 francs de taxes fédérales dont environ 240 000 francs pour les routes nationales (le kérosène n'entre pas en ligne de compte ici).

Notre Conseil d'Etat se bat avec acharnement et sur plusieurs fronts pour diminuer les impacts indésirables de l'aviation. De gros efforts sont consentis par tous et à tous les niveaux aussi, dans ce sens, et souvent spontanément. Nonobstant leur contribution à la «taxe routière» en tant qu'automobilistes, les pilotes payent en plus une taxe pour les routes en volant!

Nous ne demandons pas la suppression de cette taxe, mais son affectation à un autre domaine. L'illogisme actuel, s'il était supprimé, permettrait aux riverains de voir leur qualité de vie s'améliorer, puisqu'à Genève seulement, un quart de millions de francs y contribuerait annuellement.

Cela sera apprécié, et n'appauvrira pas la Confédération qui fera ainsi, elle aussi, un geste tangible en faveur des riverains.»

2. Considérations de la Commission des transports et du trafic du Conseil national

21. Considérations juridiques

Des carburants destinés à l'aviation sont en principe soumis aux droits de douane (droits de base et surtaxe); en sont exonérés les carburants utilisés pour les vols à l'étranger.

En vertu de l'article 36ter cst., le produit des droits d'entrée sur les carburants est réservé aux besoins du trafic routier. Les Chambres fédérales ont expressément refusé d'étendre l'affectation aux mesures visant à protéger l'environnement sur les aéroports. Nous ne disposons aujourd'hui d'aucune base constitutionnelle qui permettrait de financer, par le produit affecté des droits sur les carburants, des mesures tendant à combattre le bruit des aéronefs.

En revanche, il est loisible aux cantons de consacrer des contributions au financement de mesures autres que techniques en vertu de la loi du 22 mars 1985 concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants à des mesures de lutte contre le bruit aux abords des aéroports. Sous le titre «participation générale et péréquation financière» le canton de Genève a, par exemple, reçu en 1987, 4,5 millions de francs ainsi qu'une contribution extraordinaire de 2,8 millions.

Les articles constitutionnels votés par les Chambres à l'appui d'une politique coordonnée des transports (PCT) qui doit encore être soumis au vote populaire, prévoit à son article 37, alinéa 3:

«Pour financer des mesures qui profitent à tous les usagers telle que assurer la protection de l'environnement et du paysage, la Confédération peut engager les ressources destinées aux transports publics et privés.»

Il appartiendra à la législation d'exécution d'établir les délimitations, notamment de définir les secteurs de l'aviation civile qui obtiennent une part des droits d'entrée sur les carburants sous le titre des transports privés.

Dans ce cadre, elle déterminera également sous quelles conditions de telles ressources peuvent servir à financer des mesures en faveur de la lutte contre le bruit sur les aéroports.

22. Questions financières

Les droits d'entrée sur l'essence aviation de la Confédération ont totalisé quelque 12 millions de francs en 1986, dont

9 millions environ ont été affectés à des tâches en relation avec le trafic routier.

Les dépenses de l'aviation civile financées par les ressources générales de la Confédération se sont élevées à près de 43 millions en 1986, soit un multiple des recettes douanières. Ce montant a été affecté aux tâches ci-après:

- Formation du personnel	
de navigation aérienne	13,5 millions
- Mesures de sécurité dans le trafic aérien	13,1 millions
- Agrandissement des aéroports	15,9 millions
Total	42,5 millions

Depuis 1945, la Confédération a versé quelque 600 millions de francs de subventions pour l'agrandissement d'aéroports. Ce montant ne comprend pas les dépenses pour la sécurité aérienne, qui sont financées par des émoluments.

Antrag der Kommission

Von der Standesinitiative wird Kenntnis genommen; die Initiative wird dem Bundesrat überwiesen zur Kenntnisnahme und zur Behandlung im Rahmen der Gesetzgebung über die koordinierte Verkehrspolitik.

Proposition de la commission

Il est pris acte de l'initiative. Cette dernière est transmise au Conseil fédéral pour qu'il en prenne connaissance et qu'il l'examine dans le cadre de la législation d'application de l'article constitutionnel sur la politique coordonnée des transports.

Angenommen – Adopté

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

88.058

Finanzhaushaltgesetz

Loi sur les finances de la Confédération

Botschaft, Gesetz- und Beschlussentwurf vom 24. August 1988 (BBI III, 829)

Message, projets de loi et d'arrêté du 24 août 1988 (FF III, 793)

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Fehr, Berichterstatter: Im Sinne einer Vorbemerkung mache ich darauf aufmerksam, dass wir es – formell betrachtet – mit zwei Vorlagen zu tun haben: einerseits behandeln wir das Finanzhaushaltgesetz – Sie finden es in der Botschaft auf Seite 71ff. –, andererseits haben Sie über einen Ausführungserlass zu befinden, über den Bundesbeschluss über die Unterbreitung der Objektkreditbegehren für Grundstücke und Bauten. Sie finden ihn in der Botschaft auf Seite 81ff.

Das Schwergewicht liegt eindeutig auf dem Finanzhaushaltgesetz, und es ist sicher angebracht, die Eintretensdebatte für beide Vorlagen gemeinsam zu führen. Ich werde in meinem Eintretensreferat zuerst auf das Finanzhaushaltgesetz und dann auf den Bundesbeschluss eingehen.

Zum Finanzhaushaltgesetz. Im Zuge der Bemühungen um eine verbesserte Rechnungsdarstellung des Bundes – bekannt als «Projekt Vereda» schlägt der Bundesrat eine Reihe von Massnahmen vor, die teilweise auch eine Anpassung des Haushaltrechts erforderlich machen. Als wichtig-

Standesinitiative Genf Strassenabgabe auf Flugtreibstoff

Initiative du canton de Genève Taxe sur l'essence aviation. Affectation

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.201
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.03.1989 - 16:00
Date	
Data	
Seite	319-320
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 194

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.