Опубликовано на Швейцария: новости на русском языке (https://nashagazeta.ch)

Федеральный парламент обсудит новый налог – на авиаполеты | Le parlement fédéral aura une nouvelle taxe à débattre – sur des voyages en avion

Author: Надежда Сикорская, Базель , 24.07.2025.

(DR)

Чтобы ограничить вред для окружающей среды и стимулировать использование поездов, некоторые авиаперелеты могут быть обложены налогом. Родившаяся в

Базеле идея, способная коснуться всей Швейцарии, вызывает разные реакции.

|

Pour limiter les nuisances et favoriser le train, certains trajets en avion pourraient être taxés. L’idée née à Bâle risque de toucher toute la Suisse et provoque des réactions opposées.

Le parlement fédéral aura une nouvelle taxe à débattre – sur des voyages en avion

На своем заседании 9 апреля 2025 года Большой Совет кантона Базель-Городской на основании статьи 160, часть 1, Федеральной конституции от 18 апреля 1999 года принял решение внести инициативу, направленную на сокращение коротких авиаперелетов, которые он расценивает как «ненужные». В связи с этим решением федеральные палаты приглашаются ввести стимулирующий налог на авиабилеты для коротких рейсов. «Определение соответствующих маршрутов должно основываться на разумной доступности пунктов назначения по железной дороге, а не на фиксированном количестве километров», говорится в документе, опубликованном на сайте парламента Швейцарии.

Стимулирующая функция налогов заключается, по идее, в том, что с её помощью государство стимулирует технический прогресс, увеличение количества рабочих мест, инвестиции в производство. В данном случае, однако, инициатива направлена не на это, а продиктована заботой о сохранении окружающей среды и благополучии населения, проживающего вблизи аэропорта Базель-Мюлуз (EuroAirport) – шум, вызываемый его деятельностью, уже давно стал причиной жалоб жителей кантонов Базель-Городской и Базель-Сельский, хотя расположен аэропорт на территории Франции! Кстати, это единственный аэропорт в мире, управляемый совместно двумя странами – символично, что он был открыт ровно через год после Второй мировой войны, 8 мая 1946-го. Возможно, именно в совместном управлении заключается одна из причин проблемной ситуация – по крайней мере, в тексте инициативы на это делается толстый намек: «Меры по защите от шума авиационного движения, принятые до сих пор в аэропорту EuroAirport, считаются недостаточными, в частности из-за двустороннего управления аэропортом.»

По мнению базельских властей, «рейсы, не приносящие заметной выгоды для экономики, туризма или досуга в северо-западной части Швейцарии, являются особенно досадными, поскольку соответствующие маршруты могут быть без проблем обслужены другими видами транспорта, такими как поезд или автомобиль. Эти рейсы не только сомнительны с экологической точки зрения, но и создают ненужные неудобства для жителей прилегающих районов: шум, загрязнение воздуха и угрозу безопасности». Уточним, что к «досадным» авторы инициативы относят, в частности, рейсы, связывающие Базель с Мюнхеном, Парижем или Франкфуртом.

Стоит заметить, что сама по себе идея не нова: в Швейцарии в период с 2019 по 2021 год восемь кантонов, включая Вале, Невшатель, Берн, Санкт-Галлен и Женеву, уже представили аналогичные инициативы, но ни одна из них не прошла. Поэтому в качестве примеров для подражания базельские экологи приводят не отечественную практику, а заграничную: во Франции внутренние рейсы запрещены, если существует альтернатива поездом, когда время в пути не превышает двух с половиной часов. Бельгия ввела налог на авиабилеты для рейсов на расстояние менее 500 километров.

При этом в чем-то базельская инициатива все же новаторская: в тексте не предусмотрено никаких конкретных ограничений по километражу или времени. В качестве критерия выбрана уже упоминавшаяся «разумная доступность пунктов назначения по железной дороге» - более гибкий подход, учитывающий существующую инфраструктуру. Но кто будет пресловутыми судьями, определяющими, что является «разумным», и на основе каких критериев?

Своё мнение по обсуждаемому вопросу уже высказали председатель партии «Зеленых» Лиза Маццоне и национальный советник от Либерально-демократической партии водуазец Оливье Феллер. Их мнения ожидаемо не совпадают.

«Я против любых новых налогов и сборов, поскольку налогоплательщики в Швейцарии и так достаточно обременены. В июне 2021 года народ отклонил поправки к закону о выбросах CO_2, в частности потому, что они предусматривали целый ряд налогов, в том числе на авиабилеты. В то время защита климата была одной из главных забот населения», - так сформулировал Оливье Феллер свою позицию, подчеркнув, что даже если проблема экологии остается актуальной и сегодня, больше швейцарцев беспокоит все же покупательная способность. Он также напомнил, что различия в политическом устройстве Швейцарии и Франции с Бельгией также могло сыграть роль. «Во Франции и Бельгии население, вероятно, не было спрошено, тогда как в нашей прямой демократии проект законодательной реформы был отклонен на референдуме. Если парламент примет эту инициативу, то, несомненно, будет проведен референдум, и такие меры, скорее всего, будут вновь отклонены, как и четыре года назад. Вторая попытка ввести подобный налог происходит слишком рано, чтобы быть принятой швейцарским народом», - сказал Оливье Феллер в интервью газете Tribune de Genève.

Нашим читателям хорошо известно о различиях, существующих и внутри самой Швейцарии, где порой столько же мнений, сколько и кантонов. То есть 26. «Базельский парламент хочет ввести налог на национальном уровне на основе местной оценки, что проблематично, поскольку каждый регион имеет свои особенности. Исследования показывают, что аэропорт Женевы вносит значительный вклад в экономику и культуру всего региона – Женевы, соседней Франции, кантона Во, а также всей франкоязычной части Швейцарии. Меня удивляет утверждение о том, что он не приносит значительной добавленной стоимости, тем более что и в Базеле аэропорт способствует развитию экономической и культурной деятельности», - отметил водуазский политик, не убежденный в необходимости новой инициативы. «Я не думаю, что эта мера действительно что-то изменит. Конечно, аэропорт создает шумовое загрязнение, но вводить дополнительный налог на полеты в зависимости от качества железнодорожного сообщения мне кажется нереалистичным. Как определить, достаточно ли город доступен по железной дороге? Нужно ли учитывать качество инфраструктуры, пунктуальность, стыковки? Эти критерии очень сложно применить на практике. Предлагаемый налог в основном раздражит пассажиров, не окажет реального сдерживающего эффекта и еще больше снизит их покупательную способность. Если действительно хочется добиться результата, налог нужно установить на таком высоком уровне, что он фактически запретит полеты для той части населения, которая не сможет его оплатить. Это было бы несправедливо».

Не удивительно, что Лиза Маццоне, председатель партии «Зеленые», придерживается противоположного мнения. «Согласно репрезентативному опросу, 72% населения поддерживают предлагаемый налог: это явный признак того, что народ хочет этого. Керосин по-прежнему не облагается налогом на международные

рейсы, что равносильно косвенному субсидированию авиакомпаний за загрязнение окружающей среды, в то время как автомобилисты платят налоги на бензин», - заявляет она.

37-летняя уроженка Женевы убеждена, что Швейцарии пора присоединиться к своим соседям. «Необходимо развивать железнодорожный транспорт и подумать о том, чтобы использовать доходы от налога для финансирования новых линий или снижения цен на билеты, чтобы повысить их конкурентоспособность. Около 80% направлений из Швейцарии находятся в Европе, что представляет собой огромный потенциал. Парламент проголосовал за укрепление дневных и ночных железнодорожных сообщений. Но Федеральный совет, в котором преобладает правая партия, хочет сократить выделенный бюджет. Не хватает реальной политической воли, хотя население поддерживает эти меры. Для нас важно, чтобы парламент был готов помочь людям пользоваться железнодорожным транспортом», - говорит она, добавляя: «Чтобы этот налог принес пользу всем, он должен быть использован для снижения цен на железнодорожные билеты. Неблагополучные слои населения в первую очередь страдают от загрязнения, шума и последствий глобального потепления, таких как жара. У них меньше доступа к садам, хорошо изолированному жилью, удаленному от источников загрязнения. Загрязнение окружающей среды всегда является социальной несправедливостью: бороться с климатическим кризисом — значит защищать тех, кто имеет меньше всего средств для защиты».

По нашим наблюдениям, многие жители Швейцарии и без всяких принудительных мер предпочитают поезд самолету, особенно в последнее время, когда значительно участились задержки или отмены рейсов. Однако не все готовы тащиться до Ниццы, например, 6-7 часов, если самолет преодолевает это расстояние за 45 минут. Да и дешевле выходит. Да и для государства за этой альтернативой авиаперелетам скрывается малорентабельная экономическая модель: будущая линия Базель-Мальме потребует 47 миллионов франков субсидий до 2030 года.

А что думаете вы, дорогие читатели?

налогообложение швейцария
аэропорты Швейцарии

Надежда Сикорская
Nadia Sikorsky
Rédactrice, NashaGazeta.ch

Статьи по теме
В Женевском аэропорту установят систему распознавания лиц
Цюрихский аэропорт – один из лучших в Европе и мире
Цюрихский аэропорт тестирует новое оборудование
Авиакомпания Swiss "улетела" из Базеля
Французское небо над базельским аэропортом

Source URL: *https://nashagazeta.ch/node/35372*