

Beschluss des Landrats vom 12.09.2019

Nr. 103

25. Kerosin-Steuer auf Flugtickets

2019/187; Protokoll: ps

Landratspräsident **Peter Riebli** (SVP) bittet darum, die Handys auf lautlos zu schalten. Dieser Usus soll auch im neuen Jahr aufrechterhalten werden können. Der Regierungsrat ist bereit, die Motion entgegzunehmen.

Florian Spiegel (SVP) erklärt, der Vorstoss sei in der Fraktion diskutiert worden. Es soll eine Kerosinsteuer erhoben werden. Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob eine solche sinnvoll ist oder nicht. Es stimmt, dass aktuell keine Steuer auf Kerosin erhoben wird, was auf das Jahr 1944 zurückgeht. Damals war die Überlegung, dass internationale Partnerschaften gepflegt werden; und es gab weder Whatsapp noch Skype. Deshalb verzichtete man auf die Steuer. Seither wird über deren Einführung diskutiert. Es stellt sich die Frage, was damit bewirkt werden soll. Der Redner glaubt nicht, dass der Wettbewerb mit einer Kerosinsteuer reguliert werden kann. Diese sollte eine Anregung sein, sich zu überlegen, welches Verkehrsmittel man wählt. Wer nach Lissabon muss, nimmt kaum das Velo, allenfalls noch den Zug, wenn er viel Zeit hat. Die Überlegung, ob es diese Reise braucht, kann mit einer Kerosinsteuer gesteuert werden. Man kann sagen: Es ist Zeit, eine solche Kerosinsteuer einzuführen. Man muss jedoch Folgendes in Betracht ziehen: Was bedeutet eine solche Steuer? Frankreich hat für 2020 die Einführung einer Ticketabgabe beschlossen. Jedoch beträgt diese für innereuropäische Flüge maximal 1 Euro 50 Cents. Der Lenkungseffekt ist gleich Null. Der EuroAirport liegt auf französischem Staatsgebiet, und die Einflussnahme der Schweiz auf diese Steuer ist begrenzt. Wird die Kerosinsteuer so tief angesetzt wie in Frankreich, ergeben sich keine Verschiebungen, setzt man sie höher an, stellt sich die Frage, ob es nicht zu einer Umlagerung von Flügen ab Genf, Bern und Zürich zum EuroAirport kommt. Es ist der richtige Zeitpunkt, um eine Kerosinsteuer einzuführen, aber das Baselbiet muss sich bewusst sein, welche Folgen eine Verlegung der Flüge an den EuroAirport hat, wenn der Rest der Schweiz nicht mitzieht. Deshalb ist die SVP-Fraktion grossmehrheitlich gegen die Einführung einer Kerosinsteuer.

Markus Dudler (CVP) erklärt, die CVP/glp-Fraktion nehme ihre Verantwortung gegenüber der Natur wahr und möchte dies mit der Zustimmung zur Motion zeigen. Die Fraktion ist sich bewusst, dass eine Standesinitiative eine begrenzte Wirkung hat, aber diese Symbolik ist notwendig, um den Willen kundzutun, dass nach dem Verursacherprinzip auch auf Kerosin eine Steuer erhoben werden soll.

Thomas Eugster (FDP) erwähnt, die Motion sei in der Fraktion kontrovers diskutiert worden. Ein Teil der Fraktion unterstützt eine CO₂-Abgabe auf Flugtickets. Der Vorstoss hat jedoch in der jetzigen Formulierung ein Problem. Es soll eine Kerosinsteuer auf Flugtickets erhoben werden. Jedoch kommt eine solche schlussendlich nur auf Inlandflügen zum Tragen, ansonsten kann sie rechtlich nicht umgesetzt werden. Deshalb ist es etwas fragwürdig, eine Standesinitiative für ein Anliegen einzureichen, das nicht richtig umgesetzt werden kann.

Der Vorstoss entstand, als das CO₂-Gesetz diskutiert wurde und die Abgabe auf Flugtickets nicht darin aufgenommen werden sollte. Die FDP-Fraktion schlägt vor, die Motion zurückzuziehen, denn das CO₂-Gesetz geht in die zweite Runde, und die Ticketabgabe wird darin enthalten sein – wenn nicht, könnte ein korrekt formulierter Vorstoss eingereicht werden, der umgesetzt werden kann. In der vorliegenden Form lehnt die FDP-Fraktion den Vorstoss ab.

Florence Brenzikofer (Grüne) erklärt, Kerosin sei seit 1944 steuerfrei, was auf das Chicago-Abkommen zurückgehe. Für Benzin und Diesel zahlt man hingegen Steuern. Die nationalen und internationalen Diskussionen zeigen, dass das 75-jährige Abkommen sehr umstritten ist. Man ist sich darin einig, auf weniger klimaschädliche Transportmittel zu setzen und mit den Einnahmen einer möglichen Steuer die Förderung von CO₂-sparenden Massnahmen voranzutreiben. Sowohl die Flugverkehrsabgaben als auch die Kerosinsteuer sind in den eidgenössischen Räten ein Thema.. Letztere geht auf die Energiesteuerrichtlinie aus dem Jahr 2003 zurück, aufgrund derer der Regierungsrat die Möglichkeit hat, eine Steuer auf Turbinenkraftstoffe für Inlandflüge zu erheben. Es geht um die Inlandflüge. Aber es braucht auch neue internationale Lösungen. Das hat auch die internationale Zivilluftfahrtorganisation bereits andiskutiert. Die Flugticketabgabe ist weniger präzise als eine Treibstoffsteuer, aber es braucht beides. Der Luftverkehr soll in die Pflicht genommen und nicht von Massnahmen ausgenommen werden. Die Schweiz muss sich für die international koordinierte Besteuerung von Kerosin einsetzen. Die letzten drei Sätze der Motion stammen nicht aus dem Positionspapier der Grünen, sondern aus dem FDP-Positionspapier der Delegiertenversammlung vom Juni 2019. Dort hat sich die FDP Schweiz klar zu internationalen Lösungen bei der Kerosinsteuer bekannt. Es braucht jetzt ein Zeichen nach Bern, damit der Bund international Lösungen anstreben kann.

Désirée Jaun (SP) erklärt für die SP-Fraktion, sei die Kerosinsteuernotwendig. Der Zeitpunkt ist der richtige. Neben dem Lenkungseffekt würden auch CO₂-sparende Massnahmen gefördert.

Pascal Ryf (CVP) meint, eine Standesinitiative könne in Bern auch nicht durchkommen. Bei einer Annahme hingegen würde die Regelung schweizweit gelten, weshalb keine Konkurrenz zwischen Zürich und Basel entstünde. Ein Flug nach Lissabon kostet CHF 75.–, eine Fahrt nach Zürich ohne Halbtax ist teurer. Diese Situation ist nicht befriedigend, ja sogar abartig. Es braucht eine Gleichberechtigung der anderen Transportmittel – auch fürs Auto wird ein hoher Anteil an Steuern berechnet.

Martin Dätwyler (FDP) hält fest, auch im Luftverkehr müssten Massnahmen ergriffen werden. Jedoch müssen diese wirkungsvoll sein. Die Kerosinbesteuerung ist eine internationale Angelegenheit, deshalb muss auch der Bund aktiv werden, und das tut er. Je nachdem, wie die CO₂-Ticketabgaben international zustande kommen, hat dies einen Einfluss auf den EuroAirport. Sollen die CO₂-Emissionen am EuroAirport begrenzt werden, muss beantragt werden, dass der Bund zusammen mit Frankreich eine austarierte Lösung ausarbeitet. Ansonsten kommt es zu Verschiebungen, deren Richtung heute nicht abschätzbar ist.

Bálint Csontos (Grüne) knüpft an das Votum von Florian Spiegel an, dessen Argumente nicht ganz aus der Luft gegriffen seien. Der FDP-Fraktion ist wohl ein Malheur unterlaufen – es gibt einen Unterschied zwischen einer Kerosinsteuer und einer CO₂-Abgabe. Eine Kerosinsteuer wird nicht auf Flugtickets erhoben, wie gesagt wurde, sondern auf dem Kerosin. Man überlässt es dabei den Fluggesellschaften, wie sie diese genau finanzieren. Diese kann direkt auf die Tickets oder auch anders umgewälzt werden. Der Redner unterstützt sowohl eine Kerosinsteuer als auch eine Flugticketabgabe.

Die Standesinitiative geht zum Bund. Damit wird berücksichtigt, dass eine Kerosinsteuer eine internationale Angelegenheit ist. Im Juni 2019 haben 13 EU-Staaten eine Initiative gestartet, um eine EU-weite Kerosinsteuer einzuführen. Diese Bewegung ist weltweit im Gange. Eine Subventionierung des Flugverkehrs ist nicht mehr angemessen.

Saskia Schenker (FDP) hält fest, die FDP-Fraktion verstehe den Unterschied zwischen Steuern und Abgaben gut. Der Vorstoss enthält den Auftrag, eine Kerosinsteuer auf Flugtickets einzuführen.

ren. Dabei handelt es sich um eine Inlandsteuer, die nur für Inlandflüge gilt. Deshalb wurde auf nationaler Ebene die Flugticketabgabe vorgeschlagen, die für alle Flüge gilt, die in der Schweiz landen. Würde im Vorstoss stehen «zur Einführung einer internationalen Kerosinsteuer», wäre dies ein Auftrag an den Bundesrat, das entsprechende Abkommen zu ändern. Mit einer solchen Formulierung könnte die FDP-Fraktion den Vorstoss unterstützen. Aber eine Kerosinsteuer nur auf Inlandflügen kann nicht unterstützt werden. Die FDP-Fraktion unterstützt die Lösung der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (UREK) des Ständerats. Wenn nun der Kanton Basel-Landschaft auch noch eine Steuer verlangt, werden die Inlandflüge unter Umständen mit beidem belastet.

Hanspeter Weibel (SVP) hätte nicht gedacht, dass er an Bálint Csontos Votum anknüpfen könne. Die Vorrednerin hat Recht. Es geht um die Besteuerung eines Treibstoffs. Wie diese Besteuerung umgelegt wird, muss jede Fluggesellschaft selber definieren. Davon abzugrenzen ist die Frage einer Abgabe auf Flugtickets. Die Motion könnte überwiesen werden, weil sie nicht widerspruchsfrei und im Endeffekt wirkungslos ist. Aber es ist zu bedenken, wohin es führt. Wenn ein Treibstoff in der Schweiz besteuert wird, werden die Fluggesellschaften dort tanken, wo sie diesen Zuschlag nicht zahlen müssen. Heute achtet jede Gesellschaft darauf, wie viel Treibstoff sie braucht, um die Flüge absolvieren zu können. Es handelt sich dabei auch um eine Gewichtsfrage. Muss sie aus finanziellen Gründen darauf achten, wo sie tankt, lädt sie unter Umständen in Paris etwas mehr Treibstoff, damit sie in der Schweiz nicht tanken muss. Mit der Motion tut man sich in mehrfacher Hinsicht keinen Gefallen. Erstens wird eine Diskriminierung zwischen Tankstellen in der Schweiz und im Ausland geschaffen, und es findet eine Verlagerung von Flügen zum EuroAirport statt. Die Grünen beschwerten sich auch oft über den Fluglärm. Wie argumentieren sie, wenn es plötzlich mehr Fluglärm gibt, weil es in der Schweiz eine Kerosinsteuer gibt? Dabei handelt es sich auch um einen Widerspruch. Den Vorschlag der Vorrednerin Saskia Schenker könnte der Redner unterstützen. Wie der Vorstoss jetzt formuliert ist, ist er wirkungslos. Bern sollte nicht mit einem Widerspruch konfrontiert werden.

Markus Dudler (CVP) macht beliebt, in Richtung Kerosinsteuer zu gehen. Diese kann die Fluggesellschaften auch dazu motivieren, ihre Flotte zu modernisieren. Dem Redner ist nicht klar, ob dieser Vorstoss nur die Schweiz betrifft. Es kann auch sein, dass das Zusatzgewicht, das in Paris getankt wird, sich nicht rechnet, sondern der Zusatzverbrauch höher ist als die Ersparnis.

Florian Spiegel (SVP) ergänzt zu den Steuern auf Inlandflügen, dass es eine solche bereits gebe. Zu Pascal Ryf: Es gibt einen Wettbewerb, da der EuroAirport nicht unter schweizerischem Recht steht. Somit müsste mit Frankreich ausgehandelt werden, welche Abgabe eingeführt wird. Hat die Schweiz eine Abgabe von CHF 50.– und die Franzosen eine von CHF 1,50, werden Schweizer Fluggesellschaften ausweichen.

Thomas Eugster (FDP) erwähnt, es gebe in der Schweiz bereits eine Abgabe. Gemäss internationalem Recht können keine Steuern erhoben werden, sobald das Flugzeug die Grenze überschreitet. Die meisten, die den Vorstoss unterschrieben haben, haben an eine Ticketabgabe gedacht und nicht an eine Kerosinsteuer. Wie der Vorstoss formuliert ist, betrifft er allein die Schweizer Inlandflüge – das gibt ein paar Franken und nicht mehr. Für eine Ticketabgabe müsste das internationale Abkommen geändert werden.

Florence Brenzikofer (Grüne) wird den Vorstoss nicht zurückziehen, aber die letzte Passage ändern:

«Wir fordern, dass die Regierung dem Landrat innert drei Monaten eine Vorlage für eine Standesinitiative zur Einführung einer internationalen Kerosin-Steuer vorlegt, gekoppelt an die Förderung CO2-sparender Massnahmen.»

Der internationale Druck ist sehr hoch und sollte erhöht werden, was übrigens auch andere Kantone durch entsprechende Vorstösse tun. Das Ziel ist es, das Abkommen von 1944 abzuändern. Diese Diskussion gibt es bereits seit längerem in verschiedenen europäischen Staaten.

Andreas Dürr (FDP) weist darauf hin, dass am offenen Herz herumgedoktert werde. Am Schluss muss der Kanton Basel-Landschaft mit einer Standesinitiative in Bern vorsprechen. Es ist sehr gefährlich, eine Formulierung zu bringen, die am Schluss in Bern Bestand haben muss. Der Redner bittet darum, die Formulierung nochmals zu überdenken. Er findet solche Schnellschüsse gefährlich.

Markus Graf (SVP) ist erstaunt über die Flugexperten, Steuerspezialisten, Juristen, Weltretter etc. Wie es jetzt läuft, darf es nicht weitergehen, das ist allen klar. Es muss sich in den Köpfen etwas ändern. Die Politik muss ein Zeichen setzen. Damit kann der Landrat beginnen, und vielleicht ändert sich einmal etwas.

Klaus Kirchmayr (Grüne) äussert, offenbar habe der FDP-Fraktionspräsident Angst vor Operationen am offenen Herzen. Der Regierungsrat wird die Standesinitiative sorgfältig prüfen und nochmals in den Landrat bringen. Es gibt genügend Qualitätssicherungselemente. Der Redner weiss aus eigener Erfahrung, dass der Regierungsrat ein grosses Interesse daran hat, mit einem guten Vorschlag in Bern anzutreten. Dies kann dem Regierungsrat übergeben werden.

Marc Schinzel (FDP) freut sich über die sachliche Debatte. Die Widersprüche sind störend. Auch die FDP bewegt sich in diese Richtung – aber es wäre dem Redner lieber, eine gut formulierte Standesinitiative zu haben und dass alle am gleichen Strick ziehen. Das gehört auch die Beachtung der besonderen Situation des EuroAirports. Es kann nicht sein, dass die Belastung in den betroffenen Gemeinden noch höher wird, weil der Vorschlag zu Ausweichverkehr führt.

Saskia Schenker (FDP) kann ihre Fraktion beruhigen und unterstützen, dass sich Bern international für die Einführung einer Kerosinsteuer einsetzt. Dies ist ein Signal dafür, dass die Diskussion international aufs Tapet kommen soll. Es geht nicht mehr darum, dass die Schweiz voranprescht. Man muss sich international dafür einsetzen, dass die Steuerbefreiung, die für andere Verkehrsträger nicht gilt, aufgehoben wird.

Andi Trüssel (SVP) fragt, ob der Landrat die Standesinitiative, die der Regierungsrat ausarbeiten muss, nochmals sehe. Wenn nicht, wird der Redner sie ablehnen.

Regierungspräsident **Isaac Reber** (Grüne) hält fest, dass eine Standesinitiative ins Parlament komme und verabschiedet werde. Das Parlament hat also die Gelegenheit, diese anzuschauen. Für die Beantwortung einer Motion hat der Regierungsrat gemäss Gesetz ein Jahr Zeit. Das Gesetz kann mit den drei Monaten nicht übersteuert werden. Der Regierungsrat hat jedoch Verständnis für das Anliegen und wird versuchen, das zügig umzusetzen.

Kerosin ist steuerbefreit, was nicht mehr zeitgemäss ist. Es ist höchste Zeit, dies zu ändern. Das Anliegen ist an die Förderung von CO₂-sparenden Massnahmen gekoppelt, was dem Redner richtig erscheint. Es geht nicht um mehr Steuern, sondern um weniger CO₂. Die verzerrten Strukturen und Preisrelationen – für CHF 40.– nach Marrakesch fliegen, während man mit dem Zug mit dem gleichen Betrag höchstens bis Bern kommt – müssen korrigiert werden. Mit der Standesinitiative wird ein Signal nach Bern gegeben, das nötig ist. Der Kanton will, dass etwas geschieht. Dies scheint auch der Konsens im Landrat zu sein. Der Regierungsrat wird einen guten Vorschlag auf den Tisch legen.

Hanspeter Weibel (SVP) hält fest, dass die intensiv geführte Diskussion ein Resultat gebracht habe. Der Redner geht davon aus, dass der Motion zugestimmt wird. Die Verkehrsmittel – das günstige Flugticket mit dem SBB-Normalticket – wurden mehrmals verglichen. Dabei wurde übersehen, dass die Fluggesellschaften Gewinn und die SBB Verlust machen. Im öV scheint auch etwas nicht zu stimmen. Man sollte nicht unterschiedliche Qualitäten vergleichen. Auch die SBB vergeben einige wenige Plätze zu günstigen Preisen. Es geht um eine Umverteilung – eine Steuer wird erhoben, die für weitere Massnahmen zur CO2-Kompensation verwendet wird.

://: Mit 77:6 Stimmen wird die modifizierte Motion überwiesen.

Landratspräsident **Peter Riebli** (SVP) lässt über die Verkürzung der Behandlungsfrist der Motion auf drei Monate abstimmen; dies gemäss § 45 Absatz 6 der Geschäftsordnung.

://: Der Verkürzung der Behandlungsfrist auf drei Monate wird mit 68:13 Stimmen bei 4 Enthaltungen zugestimmt.
