

Bundesversammlung  
Assemblée fédérale  
Assemblea federale  
Assamblea federala



Der Generalsekretär  
CH-3003 Bern



Landeskanzlei  
des Kantons Basel-Landschaft  
Rathausstrasse 2  
4410 Liestal

21. Oktober 2021

#### **20.319 s Kt. Iv. BL. Kerosinsteuer auf Flugtickets**

Sehr geehrte Frau Landratspräsidentin  
Sehr geehrte Frau Landschreiberin

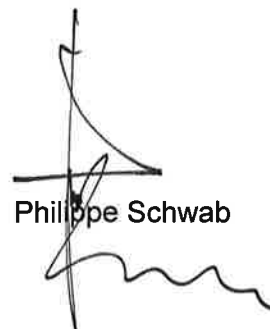
Am 15. Juni 2020 haben Sie die erwähnte Standesinitiative bei der Bundesversammlung eingereicht.

Die beiden Räte haben beschlossen, der Standesinitiative keine Folge zu geben – der Ständerat am 16. Juni 2021, der Nationalrat am 23. September 2021.

Die in den Räten zur Sprache gelangten Argumente können Sie den beiliegenden Kommissionsberichten der Kommissionen für Umwelt, Raumplanung und Energie und den Auszügen aus dem Amtlichen Bulletin entnehmen.

Wir bitten Sie, von den Beschlüssen Kenntnis zu nehmen.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Landratspräsidentin, sehr geehrte Frau Landschreiberin, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

  
Philippe Schwab

Beilagen: erwähnt

Ständerat

Conseil des États

Consiglio degli Stati

Cussegl dals stadis



- 20.307 s Kt. Iv. BS. Abgabe auf Flugtickets und Engagement für eine internationale Kerosinsteuer**
- 20.319 s Kt. Iv. BL. Kerosinsteuer auf Flugtickets**

---

Bericht der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie vom 25. März 2021

---

Die Kommission hat an ihrer Sitzung vom 25. März 2021 die titelvermerkten Standesinitiativen des Kantons Basel-Stadt, eingereicht am 18. Dezember 2019, und des Kantons Basel-Landschaft, eingereicht am 4. Juni 2020, vorgeprüft.

Mit den Standesinitiativen wird von der Bundesversammlung verlangt, sich für eine internationale Kerosinsteuer einzusetzen. Die Standesinitiative des Kantons Basel-Stadt verlangt zudem eine Lenkungsabgabe auf Flugtickets.

### **Anträge der Kommission**

Die Kommission beantragt einstimmig, der Initiative 20.307 des Kantons Basel-Stadt keine Folge zu geben.

Die Kommission beantragt einstimmig, der Initiative 20.319 des Kantons Basel-Landschaft keine Folge zu geben.

Berichterstattung: Schmid Martin

Im Namen der Kommission  
Der Präsident:

Martin Schmid

Inhalt des Berichtes

- 1 Text
- 2 Erwägungen der Kommission



## **1 Text**

### **1.1 Initiative des Kantons Basel-Stadt (20.307)**

1. Die Bundesversammlung wird aufgefordert, in Angleichung an die umliegenden Staaten, eine Ticketabgabe auf alle Flugtickets einzuführen. Die Abgabenhöhe soll abhängig von der Länge der Flugstrecke sein.
2. Die Bundesversammlung wird aufgefordert, sich auf internationaler Ebene für eine Kerosinsteuer einzusetzen. Dieses Bekenntnis wird national wie international aktiv kommuniziert.

### **1.2 Initiative des Kantons Basel-Landschaft (20.319)**

Die Bundesversammlung wird eingeladen, eine Verfassungsgrundlage auszuarbeiten, um eine international koordinierte Besteuerung von Kerosin zu ermöglichen. Der Bund hat sich dafür einzusetzen, dass das Chicagoer Abkommen von 1944 entsprechend angepasst wird. Die Einnahmen dieser Abgaben sollen für Klimaschutzmassnahmen verwendet werden.

## **2 Erwägungen der Kommission**

Im Rahmen der Beratungen zur Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes (17.071) hat die Kommission festgestellt, dass eine internationale Steuer auf Kerosin grundsätzlich sehr begrüßenswert wäre. Auf langfristige Sicht unterstützt die Kommission einen globalen Ansatz in Sachen CO<sub>2</sub>-Abgaben im Flugverkehr. Allerdings ist es aktuell unrealistisch, eine internationale Kerosinsteuer einzuführen. Der internationale Flugverkehr ist seit 1944 steuerbefreit. Diese Steuerbefreiung ist in zahlreichen Abkommen verankert. Aufgrund dieser Ausgangslage hat sich die Kommission für das das pragmatischere und erfolgversprechendere Instrument einer Flugticketabgabe entschieden und die Vorlage zur Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes eingebracht. Aktuell sieht sie keinen weiteren Handlungsbedarf. Aus diesem Grund beantragt die Kommission, den beiden Standesinitiativen keine Folge zu geben.



20.307

**Standesinitiative Basel-Stadt.  
Abgabe auf Flugtickets und Engagement  
für eine internationale Kerosinsteuer**

**Initiative déposée  
par le canton de Bâle-Ville.  
Taxe sur les billets d'avion  
et engagement en faveur d'un impôt  
international sur le kérosène**

*Vorprüfung – Examen préalable*

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 16.06.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

20.319

**Standesinitiative Basel-Landschaft.  
Kerosinsteuer auf Flugtickets**

**Initiative déposée  
par le canton de Bâle-Campagne.  
Frapper les billets d'avion d'une taxe  
sur le kérosène**

*Vorprüfung – Examen préalable*

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 16.06.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

**Präsident** (Kuprecht Alex, Präsident): Es liegt ein schriftlicher Bericht der Kommission vor. Die Kommission beantragt einstimmig, den beiden Initiativen keine Folge zu geben.

**Schmid** Martin (RL, GR), für die Kommission: Ich berichte Ihnen über die Standesinitiativen Basel-Stadt und Basel-Landschaft, die beide die Themen Flugticketabgabe und Kerosinsteuer aufgenommen haben. Unsere Kommission hat diese beiden Standesinitiativen am 25. März 2021 behandelt, also nach der Verabschiedung des CO2-Gesetzes durch die Räte, aber natürlich vor der Volksabstimmung, die erst letzten Sonntag stattgefunden hat. Die Kommission hat den Entscheid getroffen, und zwar den einstimmigen Entscheid, den Standesinitiativen keine Folge zu geben.

Ich begründe Ihnen das wie folgt: Die Standesinitiative Basel-Stadt fordert die Bundesversammlung auf, in Angleichung an die umliegenden Staaten eine Abgabe auf alle Flugtickets einzuführen. Dabei soll die Abgabenhöhe abhängig von der Länge der Flugstrecke sein. Gleichzeitig fordert die Initiative des Kantons Basel-Stadt die Bundesversammlung auf, sich auf internationaler Ebene für eine Kerosinsteuer einzusetzen. Dieses Bekenntnis soll dann national wie auch international aktiv kommuniziert werden.





Wir haben am gleichen Sitzungstag auch die Initiative des Kantons Basel-Landschaft behandelt. Diese sieht vor, dass die Bundesversammlung eingeladen werden soll, eine Verfassungsgrundlage auszuarbeiten, um eine international koordinierte Besteuerung von Kerosin zu ermöglichen. Der Bund solle sich dafür einsetzen, dass das Chicagoer Abkommen von 1944 entsprechend angepasst wird. Die Einnahmen aus diesen Abgaben will die Standesinitiative für Klimaschutzmassnahmen verwenden.

Die Kommission ist zum Schluss gekommen, dass diesen beiden Initiativen keine Folge zu geben ist. Wir sind zu diesem Schluss gekommen, weil wir im Rahmen der Beratungen zur Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes, also desjenigen Gesetzes, das jetzt abgelehnt worden ist, festgestellt haben, dass eine internationale Steuer auf Kerosin grundsätzlich zwar begrüssenswert wäre, dass es zurzeit aber sehr unrealistisch ist, eine solche Steuer einzuführen.

Ich möchte hier auch nicht gross verlängern, aber ich möchte für die Begründung auf die Stellungnahme des Bundesrates zur Motion Masshardt 20.3523 hinweisen. Diese Motion ist immer noch hängig und auch im Nationalrat noch nicht behandelt worden. In seiner Stellungnahme legt der Bundesrat dar, warum eine internationale Änderung, eine Kerosinsteuer nicht möglich ist. Die Kommission hat sich dem angeschlossen und hat eine Kerosinsteuer als nicht verfolgenswert betrachtet. Gleichzeitig haben wir damals in der Kommission die jetzt abgelehnte Flugticketabgabe beschlossen, mit der Verwendung eines Teils der Einnahmen für den Klimafonds. Die Kommission hat gesagt, wir hätten unsere Arbeit in diesem Sinne getan, der politische Prozess habe stattgefunden. Wir haben das Thema in der Kommission entsprechend diskutiert und nicht gewusst, dass das CO<sub>2</sub>-Gesetz abgelehnt werden wird.

Wir haben mit dem Abschluss der parlamentarischen Beratung zu diesem Thema gesagt, dass wir diese Initiative nicht

AB 2021 S 698 / BO 2021 E 698

weiterverfolgen können. Deshalb ist die Kommission zum Schluss gekommen, den Standesinitiativen sei keine Folge zu geben. Gerade bei den Fragen der Verfassungsmässigkeit und der Verwendung der Einnahmen werden wir wieder auf Feld eins sein.

Wie es nach der Ablehnung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes jetzt weitergeht, ist offen. Wir werden in Kürze in der ständerätlichen UREK eine Auslegeordnung machen. Es ist auch so, dass es vielleicht eine Übergangslösung braucht, dass die Bestimmungen des CO<sub>2</sub>-Gesetzes, die jetzt auslaufen würden, wieder aufs Tapet kommen. Das ist ein anderer Punkt. Das Thema wird irgendwann sicher wieder aufs Tapet kommen. Es gibt auch die Nachwahlbefragungen, bei denen die Flugticketabgabe teilweise sehr harsch kritisiert wurde; sie hätte somit teilweise dazu beigetragen, dass das CO<sub>2</sub>-Gesetz abgelehnt worden ist.

Aber letztlich ist das nur Spekulation, das sind meine persönlichen Wertungen, die ich hier anfüge. Aber als Präsident der ständerätlichen UREK kann ich Ihnen versichern, dass sie sich in Kürze mit der Frage, wie es mit dem CO<sub>2</sub>-Gesetz weitergeht, beschäftigen wird.

Inhaltlich kommen wir damit zum Schluss, dass den beiden Standesinitiativen nach Abschluss der parlamentarischen Beratungen keine Folge zu geben ist. Ich bitte Sie, dem einstimmigen Entscheid der Kommission zu folgen.

**Herzog Eva (S, BS):** Natürlich ist die Ausgangslage jetzt ein bisschen eine andere als damals, als die Kommission entschieden hat. So wie der Bericht geschrieben ist, darf man annehmen, dass die Kommission davon ausging, dass das CO<sub>2</sub>-Gesetz, bei dem die Flugticketabgabe integriert war, eine Chance haben würde, und dass die Kommission der Standesinitiative deshalb keine Folge gab. Denn inhaltlich hat die Kommission die Flugticketabgabe ja unterstützt.

Nun ist die Ausgangslage seit letztem Sonntag eine andere. Trotzdem beantrage ich Ihnen nicht, der Standesinitiative Folge zu geben, weil ich mit dem Sprecher der Kommission einverstanden bin, dass wir vielleicht nicht auf Feld null, aber zurück auf Feld eins gehen und die ganze Sache nochmals diskutieren müssen. Es gibt eine neue Ausgangslage, und es braucht jetzt zuerst eine Analyse, wie wir das Ziel erreichen, das nach wie vor besteht, nämlich das Pariser Klimaabkommen zu erfüllen. Die Schweiz hat sich dazu verpflichtet, und diesen Weg müssen wir weitergehen.

Aber ich denke, das sollte mit neuen Vorstössen passieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, wenn dieser Standesinitiative jetzt keine Folge gegeben wird.

**Graf Maya (G, BL):** Wie es der Kommissionspräsident ausgeführt hat, ist die Kommission bei der Behandlung der beiden Standesinitiativen Basel-Landschaft und Basel-Stadt davon ausgegangen, dass zumindest ein Anliegen der beiden Kantonsparlamente, nämlich die Einführung einer Flugticketabgabe, im CO<sub>2</sub>-Gesetz



## AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Sommersession 2021 • Elfte Sitzung • 16.06.21 • 09h30 • 20.307  
Conseil des Etats • Session d'été 2021 • Onzième séance • 16.06.21 • 09h30 • 20.307



aufgenommen werden kann. Wie wir nun alle wissen, hat sich die Ausgangslage nach dem Nein zum CO<sub>2</sub>-Gesetz vom vergangenen Sonntag geändert.

Dieser Entscheid ist, auch wenn er aus meiner Sicht bedauerlich ist, zu respektieren, und das weitere Vorgehen ist genauestens zu analysieren. Denn die Schweiz hat nach wie vor ihre Klimaziele und ihre Verpflichtungen gegenüber dem Pariser Abkommen einzuhalten, und nach wie vor ist die Problematik der Nichtbesteuerung von Kerosin ein Thema, das im Raum steht. Der Flugverkehr ist der einzige Bereich, der bis heute eben keine Klimaschutzmassnahmen einhalten muss, obwohl er für 27 Prozent der Treibhausgasemissionen verantwortlich ist. Lösungen müssen also gefunden werden, am besten international koordinierte Massnahmen, wie es übrigens auch von den Gegnern des CO<sub>2</sub>-Gesetzes in den Diskussionen vor der Abstimmung immer wieder betont wurde. Die Standesinitiative Basel-Landschaft will genau dies: ein internationales, abgestimmtes Vorgehen, nämlich eine internationale Kerosinbesteuerung; und sie möchte den Bund beauftragen, sich eben für diese international einzusetzen. Schliesslich ist der Flugverkehr etwas Internationales, sodass die Lösung oder sicher diese wichtige Teillösung auch international gefunden werden sollte.

Ich werde heute nicht gegen den Antrag der Kommission opponieren, also keinen anderen Antrag stellen. Es scheint aber klar, dass die Problematik einer Kerosinbesteuerung wieder aufgenommen werden muss oder wird. Sie soll in der Analyse und in den laufenden Diskussionen über das weitere Vorgehen ihren Einfluss haben. Ich bin daher einverstanden, wenn wir heute mit dieser Standesinitiative Basel-Landschaft so verfahren.

### **20.307, 20.319**

*Den Initiativen wird keine Folge gegeben*

*Il n'est pas donné suite aux initiatives*



Nationalrat

Conseil national

Consiglio nazionale

Cussegl naziunal



- 19.304 s Kt. Iv. GE. Klimanotstand. Lenkungsabgabe für den Flugverkehr**
- 19.305 s Kt. Iv. SG. Besteuerung der Flugtickets in der Höhe der CO2-Abgabe auf Flugbenzin/Kerosin**
- 19.310 s Kt. Iv. LU. Einführung einer CO2-Abgabe auf Flugtickets**
- 19.314 s Kt. Iv. VS. Umweltabgabe auf Flugtickets**
- 19.315 s Kt. Iv. FR. Einführung einer Lenkungsabgabe für den Flugverkehr**
- 19.319 s Kt. Iv. BE. Beitrag zum Erreichen der Klimaziele. Falsche Anreize zur Verkehrsmittelwahl ausmerzen und Flugticketabgabe einführen!**
- 20.307 s Kt. Iv. BS. Abgabe auf Flugtickets und Engagement für eine internationale Kerosinsteuer**
- 20.317 s Kt. Iv. NE. Für die Einführung einer Flugticketabgabe**
- 20.319 s Kt. Iv. BL. Kerosinsteuer auf Flugtickets**

---

Bericht der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie vom 24. August 2021

---

Die Kommission hat am 24. August 2021 die titelvermerkten Standesinitiativen des Kantons Genf, eingereicht am 5. März 2019, des Kantons St. Gallen, eingereicht am 21. März 2019, des Kantons Luzern, eingereicht am 4. September 2019, des Kantons Wallis, eingereicht am 18. September 2019, des Kantons Freiburg, eingereicht am 5. November 2019, des Kantons Bern, eingereicht am 13. November 2019, des Kantons Basel-Stadt, eingereicht am 18. Dezember 2019, des Kantons Neuenburg, eingereicht am 1. April 2020, und des Kantons Basel-Land, eingereicht am 4. Juni 2020, vorgeprüft.



Die neun Standesinitiativen fordern die Einführung einer Flugticketabgabe und/oder einer internationalen Kerosinsteuer. Sechs der Initiativen verlangen eine Flugticketabgabe (19.305, 19.310, 19.314, 19.315, 19.319, 20.317), eine ein Engagement für eine internationale Kerosinsteuer (20.319) und zwei Initiativen beinhalten beide Forderungen (19.304, 20.307).

### **Anträge der Kommission**

Die Kommission beantragt mit 12 zu 10 Stimmen bei 2 Enthaltungen, der Initiative 19.304 des Kantons Genf keine Folge zu geben.

Die Kommission beantragt mit 12 zu 10 Stimmen bei 2 Enthaltungen, der Initiative 19.305 des Kantons St. Gallen keine Folge zu geben.

Die Kommission beantragt mit 12 zu 10 Stimmen bei 2 Enthaltungen, der Initiative 19.310 des Kantons Luzern keine Folge zu geben.

Die Kommission beantragt mit 12 zu 10 Stimmen bei 2 Enthaltungen, der Initiative 19.314 des Kantons Wallis keine Folge zu geben.

Die Kommission beantragt mit 12 zu 10 Stimmen bei 2 Enthaltungen, der Initiative 19.315 des Kantons Freiburg keine Folge zu geben.

Die Kommission beantragt mit 12 zu 10 Stimmen bei 2 Enthaltungen, der Initiative 19.319 des Kantons Bern keine Folge zu geben.

Die Kommission beantragt mit 12 zu 10 Stimmen bei 2 Enthaltungen, der Initiative 20.307 des Kantons Basel-Stadt keine Folge zu geben.

Die Kommission beantragt mit 12 zu 10 Stimmen bei 2 Enthaltungen, der Initiative 20.317 des Kantons Neuenburg keine Folge zu geben.

Die Kommission beantragt mit 11 zu 10 Stimmen bei 3 Enthaltungen, der Initiative 20.319 des Kantons Basel-Landschaft keine Folge zu geben.

Eine Minderheit der Kommission (Wismer Priska, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Hurni, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter) beantragt, den Initiativen 19.305, 19.310, 19.314, 19.315, 19.319 und 20.317 Folge zu geben.

Eine Minderheit der Kommission (Klopfenstein Broggini, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Hurni, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter, Wismer Priska) beantragt, den Initiativen 19.304 und 20.307 Folge zu geben.

Eine Minderheit der Kommission (Masshardt, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Hurni, Klopfenstein Broggini, Munz, Schneider Schüttel, Suter, Wismer Priska) beantragt, der Initiative 20.319 Folge zu geben.

Berichterstattung: Jauslin (d), Page (f)

Im Namen der Kommission  
Der Präsident:

Bastien Girod

Inhalt des Berichtes  
1-9 Texte und Begründungen der Standesinitiativen  
10 Stand der Vorprüfung  
11 Erwägungen der Kommission





## **1 Initiative des Kantons Genf (19.304)**

### **1.1 Text**

Der Grosse Rat des Kantons Genf fordert die Bundesversammlung auf:

- eine Lenkungsabgabe auf Flugtickets zu erheben, um die Treibhausgasemissionen zu senken, um Anreize zu schaffen für einen Umstieg auf weniger umweltschädliche Verkehrsmittel und um zur Kompensation der negativen Auswirkungen des Klimawandels beizutragen;
- sich auf internationaler Ebene für eine Kerosinsteuer einzusetzen.

### **1.2 Begründung**

Der Grosse Rat reicht diese Standesinitiative ein in Anbetracht:

- des Aufrufs des Zwischenstaatlichen Ausschusses für Klimaänderungen, die Treibhausgasemissionen rasch zu senken und die Folgen der Erderwärmung zu bekämpfen;
- des grossen Anteils von 18 Prozent, den die Luftfahrt zur Klimaerwärmung in der Schweiz beiträgt;
- der prognostizierten starken Zunahme der Anzahl Flüge und Passagiere (für den Internationalen Flughafen Genf soll die Passagierzahl bis 2030 von heute 17 auf 25 Millionen Passagiere anwachsen);
- des Sonderstatus der Luftfahrt, die von den internationalen Verpflichtungen zur Reduktion der Treibhausgase ausgenommen ist;
- der Immissionen sowie der externen Kosten des Flugverkehrs, die sich für den Bund auf 1,2 Milliarden Franken belaufen;
- der Erhebung von verschiedenen Abgaben und Steuern auf den Flugverkehr in allen Nachbarstaaten der Schweiz und in zahlreichen weiteren europäischen Ländern;
- der Verfassungsmässigkeit einer Lenkungsabgabe für den Flugverkehr, die durch einen Bericht von Oktober 2018, der aufgrund von Arbeiten einer parlamentarischen Kommission verfasst wurde, bestätigt wird.

## **2 Initiative des Kantons St. Gallen (19.305)**

### **2.1 Text**

Der Kantonsrat lädt die Bundesversammlung ein, eine Flugticketabgabe einzuführen, die der Höhe einer allfälligen CO<sub>2</sub>-Abgabe entspricht. Der Zeitpunkt ist im Moment günstig, da noch in diesem Jahr das CO<sub>2</sub>-Gesetz im Parlament beraten wird.

### **2.2 Begründung**

Der Hitzesommer 2018 ist vorbei. Viele Menschen, Tiere und die Natur haben unter der Hitze und der Trockenheit stark gelitten. Der Grund dafür liegt in der Klimaerwärmung, ausgelöst durch einen stetig ansteigenden CO<sub>2</sub>-Gehalt in der Atmosphäre.

Die Schweiz hat sich im Klimaabkommen von Paris dazu verpflichtet, ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoss massiv zu reduzieren. Mittels der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf fossilen Brennstoffen wird eine Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses verursachergerecht zu erreichen sein. Allerdings ist diese viel zu gering, um die Klimaziele von Paris zu erreichen, da wichtige Bereiche von der CO<sub>2</sub>-Abgabe ausgenommen sind. So bezahlen die Fluggesellschaften keine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf ihr Flugbenzin/Kerosin. Dies ist extrem stossend, denn damit subventioniert der Bund indirekt die umweltbelastende Fliegerei, und das in



der Verfassung verankerte Verursacherprinzip wird verletzt. Der Flugverkehr ist in der Schweiz bereits für über 18 Prozent des gesamten menschengemachten Klimaeffekts verantwortlich - Tendenz steigend. Eine direkte CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Flugbenzin/Kerosin ist bei internationalen Flügen nicht möglich, deshalb sollen die Flugtickets direkt besteuert werden. Die Höhe des Zuschlags richtet sich nach einer allfälligen CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Flugbenzin/Kerosin. Diejenigen, die viel fliegen, sollen auch mehr an die Reduktion des CO<sub>2</sub> bezahlen.

Die Schweiz als Land, das sich gerne auf seinen guten Umweltschutz beruft, soll endlich eine Flugticketabgabe einführen, wie es bereits Grossbritannien, Frankreich, Deutschland und andere europäische Länder vorgemacht haben. Um die Klimaziele zu erreichen, braucht es in allen wesentlichen Bereichen Anstrengungen. Wir werden nicht darum herumkommen, die Flugtickets zu besteuern, denn nur damit kann der rasant wachsende Flugverkehr eingedämmt werden. Der Verkehr auf der Schiene braucht gleich lange Spiesse wie derjenige in der Luft.

### **3 Initiative des Kantons Luzern (19.310)**

#### **3.1 Text**

Der Kanton Luzern unterbreitet der Bundesversammlung gestützt auf Artikel 160 Absatz 1 der Bundesverfassung folgende Kantonsinitiative im Sinne einer allgemeinen Anregung:

Der Kanton Luzern fordert die Bundesversammlung auf, eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Flugtickets einzuführen. Die daraus resultierenden Mehreinnahmen sollen einerseits im Rahmen der bestehenden Rückvergütung der CO<sub>2</sub>-Abgaben wieder direkt der Bevölkerung zurückgegeben und andererseits für Massnahmen zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses verwendet werden.

#### **3.2 Begründung**

Der Klimawandel ist eine globale Herausforderung und geht somit alle an. Klimapolitik auf internationaler, nationaler und kantonaler Ebene ist nötig, um die international vereinbarten Klimaschutzziele erreichen zu können. Mit dem Übereinkommen von Paris hat sich die Staatengemeinschaft 2015 das Ziel gesetzt, die globale Erwärmung auf deutlich unter 2 Grad und möglichst auf 1,5 Grad zu begrenzen. In der Schweiz wird infolge des Klimaabkommens von Paris das CO<sub>2</sub>-Gesetz für den Zeitraum 2021 bis 2030 total revidiert.

Der Kanton Luzern hat sich an seiner Klima-Sondersession vom 24. Juni 2019 das Ziel gesetzt, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss bis 2050 auf netto null pro Einwohnerin und Einwohner zu reduzieren. Um dieses Ziel zu erreichen, sind verschiedenste Massnahmen auf allen Ebenen (international, Bund, Kantone, Gemeinden und Private) erforderlich. Der Kanton Luzern nimmt seine Verantwortung wahr und erarbeitet zurzeit eine konkrete Massnahmen- und Umsetzungsplanung. Auch in zahlreichen anderen Kantonen werden Massnahmen zur Erreichung der Klimaziele an die Hand genommen. Eine von vielen wichtigen Massnahmen zur Erreichung der Klimaziele ist die Eindämmung des rasant wachsenden Flugverkehrs. Jährlich werden neue Rekorde im Flugverkehrsaufkommen aufgestellt. In der Schweiz ist der Flugverkehr bereits für über 18 Prozent des gesamten menschengemachten Klimaeffekts verantwortlich. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, braucht es wirkungsvolle Massnahmen. Eine dieser Massnahmen ist die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Flugtickets. Damit soll das Fliegen einen verursachergerechteren Preis erhalten und eine Lenkungswirkung erzielt werden. In Deutschland, Österreich und Grossbritannien funktioniert ein entsprechendes Anreizsystem bereits.

Die Einführung einer Flugticketabgabe liegt in der Kompetenz der Bundesversammlung. Mit seiner Kantonsinitiative fordert der Kanton Luzern die eidgenössischen Parlamentarierinnen und



Parlamentarier auf, diese wichtige Massnahme für den Klimaschutz zu ergreifen und im Rahmen der laufenden Beratung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Flugtickets vorzusehen. Um die Akzeptanz einer solchen Abgabe sicherzustellen, sollen die daraus resultierenden Mehreinnahmen einerseits im Rahmen der bestehenden Rückervergütung der CO<sub>2</sub>-Abgaben wieder direkt der Bevölkerung zurückgegeben und andererseits für Massnahmen zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses verwendet werden.

## **4 Initiative des Kantons Wallis (19.314)**

### **4.1 Text**

Der Grosse Rat des Kantons Wallis fordert die Bundesversammlung auf, im CO<sub>2</sub>-Gesetz eine Umweltabgabe auf Flugtickets einzuführen. Mit dieser Abgabe soll dem unlauteren Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln ein Ende gesetzt werden, indem einerseits das Verursacherprinzip angewendet und andererseits die Entwicklung von alternativen Verkehrsmitteln gefördert wird, die weniger Treibhausgase produzieren.

### **4.2 Begründung**

Nach dem Zweiten Weltkrieg lag die Welt in Trümmern und musste rasch wieder aufgebaut werden. Zu diesem Zweck förderten die USA den Luftverkehr, und kein Land wollte dieses Verkehrsmittel besteuern. 70 Jahre später wird Kerosin - im Gegensatz zu den anderen Energiequellen wie beispielsweise der Elektrizität für die Züge - noch immer nicht besteuert, und überdies sind internationale Flüge von der Steuer befreit. Dies ermöglicht es den Fluggesellschaften, ihre Flüge zu unschlagbaren Preisen anzubieten, was zu einer Verzerrung des Verkehrsmarktes führt.

So ist beispielsweise der Flug Genf-Paris schon für 18 Franken zu haben, während die gleiche Strecke mit dem Zug mit 52 Franken zu Buche schlägt. Diese Zugfahrt produziert weniger als 1,5 Kilogramm CO<sub>2</sub> pro Person, während es beim Flugzeug fast 100 Kilogramm sind, also 60-mal mehr. Die Flugreise kostet also dreimal weniger als die Zugreise, obwohl sie deutlich mehr CO<sub>2</sub> produziert. Diese Ungleichbehandlung zwischen dem Flugzeug und den anderen Verkehrsmitteln führt zu einer inakzeptablen Verzerrung des Mobilitätsmarktes. Wir müssen diese Ungleichbehandlung bei der Treibstoffbesteuerung unbedingt abbauen und rasch eine Abgabe auf Flugtickets einführen, wie dies bereits in zahlreichen europäischen Ländern (Frankreich, Deutschland, Italien, England usw.) gemacht wurde. Somit würden alle Verkehrsmittel mehr oder weniger gleich behandelt. Eine solche Massnahme würde auch eine gewisse Internalisierung der Umweltkosten im Einklang mit dem in unserer Verfassung und in unseren Gesetzesgrundlagen verankerten Verursacherprinzip ermöglichen.

Diese Abgabe wäre ein starkes Zeichen für unsere Bevölkerung, welche die Energiestrategie 2050 angenommen hat und auf die Strasse gegangen ist, um politische Massnahmen zugunsten des Klimas zu fordern. Überdies hat eine jüngere Tamedia-Umfrage gezeigt, dass 70 Prozent der Bevölkerung eine Abgabe auf Flugtickets befürworten.

Für die Verwendung der Einnahmen aus dieser Abgabe gibt es mehrere Möglichkeiten. Sie könnten an die Bevölkerung und Unternehmen rückverteilt werden, wobei ein Teil (z. B. ein Drittel) in die Förderung von Alternativen zum traditionellen Flugverkehr investiert werden könnte (Nachtzüge für Kontinentalstrecken und umweltfreundlichere Technologien für Interkontinentalflüge wie beispielsweise sauberere Treibstoffe oder neue elektrische Antriebsmodelle). Somit würde diese Abgabe weder die Haushalte noch die Wirtschaft benachteiligen, da die Einnahmen rückverteilt und die Alternativen zum umweltschädlichen Flugverkehr gefördert würden. Ein solches System wurde



bereits für die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Heizöl gewählt - ein System, das sich bewährt hat und von der Bevölkerung akzeptiert wird.

Wir müssen heute ein offenes Ohr für die Anliegen unserer Mitbürgerinnen und Mitbürger haben!

## **5 Initiative des Kantons Freiburg (19.315)**

### **5.1 Text**

Gestützt auf Artikel 160 Absatz 1 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 reicht der Grosse Rat des Kantons Freiburg bei der Bundesversammlung folgende Standesinitiative ein:

Die Bundesbehörden werden eingeladen, die Gesetzesbestimmungen zu erlassen, die nötig sind, um:

1. eine Lenkungsabgabe auf Flugtickets, deren Ertrag vollumfänglich für Projekte zur Förderung umweltschonender Mobilitätsformen eingesetzt wird, zu erheben, um die Treibhausgasemissionen zu senken;
2. Anreize zu schaffen für einen Umstieg auf weniger umweltschädliche Verkehrsmittel; und
3. zur Kompensation der negativen Auswirkungen des Klimawandels beizutragen.

### **5.2 Begründung**

Mit der am 28. März 2019 eingereichten und begründeten Motion (Motion 2019-GC-42) ersuchen die Grossrätinnen Christa Mutter und Mirjam Ballmer zusammen mit 33 Mitunterzeichnerinnen und -unterzeichnern den Grossen Rat, sein Standesinitiativrecht zu nutzen und die Bundesversammlung aufzufordern, eine Flugticketabgabe einzuführen, um zur Reduktion der Treibhausgasemissionen beizutragen.

Der Flugverkehr ist in der Schweiz eine bedeutende Quelle dieser Emissionen. Dessen ungeachtet wird einzig das Kerosin für Inland- und private Flüge besteuert; ein internationales Übereinkommen aus dem Jahr 1944 verunmöglicht die Besteuerung des Kerosins für internationale Flüge.

Der Anstieg der Flugpassagierzahlen in der Schweiz und die damit einhergehende Zunahme der Klimaauswirkungen dieses Verkehrsmittels sind insbesondere auf die relativ tiefen Flugticketpreise zurückzuführen. Mit der Einführung einer Flugticketabgabe wird ein Anreiz für die Nutzung von umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln geschaffen. Dies steht zudem in Einklang mit der Bundesverfassung, die festlegt, dass die Kosten der Vermeidung und Beseitigung von lästigen Einwirkungen auf Mensch und Umwelt vom Verursacher getragen werden müssen. Für das Erlassen entsprechender Vorschriften ist der Bund zuständig (Art. 74 der Bundesverfassung).

## **6 Initiative des Kantons Bern (19.319)**

### **6.1 Text**

Die Bundesversammlung wird eingeladen, im Bundesgesetz über die Verminderung von Treibhausgasemissionen (CO<sub>2</sub>-Gesetz) folgenden Text aufzunehmen:

3a. Abschnitt: Flugticketabgabe

Art. 30a Grundsatz

Abs. 1



Der Bund erhebt ab 1. Januar 2022 eine Flugticketabgabe bei Abflügen im Linien- und Charterverkehr ab allen inländischen Flugplätzen, wenn der Anteil fossiler Flugtreibstoffe an den insgesamt in der Schweiz abgesetzten Mengen an fossilem Treibstoff im Jahr 2020 über 20 Prozent liegt.

Abs. 1bis

Ein Drittel des Ertrags der Abgabe wird im Rahmen der Zuständigkeiten des Bundes für Beiträge an Massnahmen verwendet, die zur langfristigen Anpassung an den Klimawandel und zur Vermeidung oder Bewältigung von Schäden an Personen oder an Sachen von erheblichem Wert in der Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre beitragen.

Abs. 2

Zwei Drittel des Ertrags aus der Abgabe werden nach Artikel 41 Absatz 2 an die Bevölkerung verteilt.

Art. 30b Bemessung der Flugverkehrsabgabe

Abs. 1

Die Abgabe bemisst sich an der Flugdistanz und der Anzahl der beförderten Fluggäste.

Abs. 2

Der Bundesrat legt die Höhe der Flugticketabgabe innert folgendem Rahmen fest:

- a. zwischen 12 und 20 Franken für Flüge in einen Mitgliedstaat des Europarates;
- b. zwischen 30 und 50 Franken für Flüge in einen anderen Staat.

Abs. 3

Er berücksichtigt dabei vergleichbare internationale Regelungen.

Art. 30c Abgabepflichtige Personen und Befreiung von der Luftverkehrsabgabe

Abs. 1

Abgabepflichtig sind Luftfahrzeugbetreiber, die Flüge ab einem inländischen Flugplatz durchführen.

Abs. 2

Der Bundesrat regelt die Ausnahmen. Er berücksichtigt dabei insbesondere Flüge mit hoheitlichen Aufgaben, für die medizinische Versorgung oder mit militärischen Zwecken und das Alter der Fluggäste.

## 6.2 Begründung

Der Luftverkehr spielt eine entscheidende Rolle für das Klima. Während sein Beitrag an die Klimaerwärmung weltweit immerhin 5 Prozent beträgt, liegt er in der Schweiz bei 18 Prozent. Die Prognosen zeigen weiter nach oben.

Der Preis hat einen grossen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Dieser müsste zumindest die ökologischen Kosten enthalten. Doch trotz dieser Ausgangslage profitiert der internationale Flugverkehr nach wie vor von Privilegien. Flüge ins Ausland sind von der Mineralölsteuer, der Mehrwertsteuer und der CO<sub>2</sub>-Abgabe befreit.

Im Rahmen der Vernehmlassung zur Totalrevision der CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung hat sich der Regierungsrat bereits für eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen ausgesprochen. Diese muss auch die Treibstoffe bei Flügen umfassen.



## **7 Initiative des Kantons Basel-Stadt (20.307)**

### **7.1 Text**

1. Die Bundesversammlung wird aufgefordert, in Angleichung an die umliegenden Staaten, eine Ticketabgabe auf alle Flugtickets einzuführen. Die Abgabenhöhe soll abhängig von der Länge der Flugstrecke sein.
2. Die Bundesversammlung wird aufgefordert, sich auf internationaler Ebene für eine Kerosinsteuer einzusetzen. Dieses Bekenntnis wird national wie international aktiv kommuniziert.

### **7.2 Begründung**

Der im Grossen Rat behandelte Antrag führt aus, dass

- Kerosin seit der Unterzeichnung des Chicagoer Abkommens von 1944 im internationalen Flugverkehr steuerbefreit ist und zudem Flüge ins Ausland von der Mehrwertsteuer befreit sind; Flugreisen sind damit sehr oft viel billiger als vergleichbare Reisen mit dem Zug;
- der Flugverkehr weder seine Infrastrukturkosten noch die externen Kosten, die als Folge von Gesundheitsschäden durch Lärm, durch die Entwertung von Grundstücken und Wohnungen, sowie als Folge von lokalen und globalen Klimaschäden entstehen, finanziert;
- der Flugverkehr enorme Wachstumsraten aufweist;
- die Wahrnehmung der Klimaproblematik massiv zugenommen hat;
- der Grosse Rat an seiner Sitzung im Februar 2019 mit mehr als Zweidrittelsmehr den Klimanotstand ausgerufen hat;
- in Europa bereits zwölf, auch umliegende Länder, eine Abgabe auf Flugtickets eingeführt haben;
- es höchste Zeit ist, dass auch die Schweiz einen Schritt in Richtung Kostenwahrheit und Verursachergerechtigkeit herstellt und Anreize zum Umstieg auf weniger klimaschädliche Transportmittel schafft;
- die ungerechtfertigte indirekte Subventionierung des Flugverkehrs abgeschafft und die dadurch verursachte Wettbewerbsverzerrung bereinigt werden muss;
- dass vom Klimawandel alle Regionen der Schweiz gleich betroffen und damit legitimiert sind, den Druck auf die eidgenössischen Räte zu erhöhen.

Erläuterungen:

Zweck der Standesinitiative ist, dass die Eidgenossenschaft eine Besteuerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Flugverkehr mittels einer nationalen Flugticketabgabe einführt und sich auf internationaler Ebene für die Einführung einer Kerosinsteuer einsetzt. Damit soll auch im Bereich des Luftverkehrs ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.

Offensichtlich ist, dass zum Schutz des Erdklimas erhebliche Anstrengungen erforderlich sind, um den Ausstoss von Treibhausgasen und insbesondere von CO<sub>2</sub> durch menschliche Aktivitäten zu verringern. Damit entsprechende Änderungen im Konsumverhalten jeder und jedes Einzelnen sowie Umstellungen bei der Produktion von Gütern und Anlagen erreicht werden, müssen auf nationaler und auf internationaler Ebene die Rahmenbedingungen angepasst werden. Eine wichtige Rolle spielen dabei Instrumente, die die Knappheit der natürlichen Ressourcen und die Begrenztheit der Ökosysteme durch Preissignale deutlich machen, so dass die externen Kosten der Naturbeanspruchung in den Konsum- oder Produktionsentscheidungen Berücksichtigung finden. Es steht dabei ausser Frage, dass auch im Mobilitätssektor, der zum überwiegenden Teil auf den Einsatz von fossilen Treibstoffen gestützt ist, eine entsprechende Lenkung zur Reduktion der schädlichen Umweltfolgen notwendig ist. Dies gilt auch für den Flugverkehr, auch wenn dieser global gesehen nur einen kleinen Teil der globalen CO<sub>2</sub>-Emissionen verursacht (2%-2,5%). In der Schweiz mit einem im Vergleich zu anderen Ländern hohen Anteil des Flugverkehrs an der Mobilität machen die CO<sub>2</sub>-Emissionen sämtlicher internationalen Flüge aus der Schweiz aber immerhin rund 10



Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus, welche das Treibhausgasinventar des Bundes im Territorium der Schweiz ausweist.

Zu begrüssen ist, dass die Einführung einer Flugticketabgabe bereits Gegenstand der laufenden Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes ist. Die vorliegende Standesinitiative des Kantons Basel-Stadt bekräftigt die Notwendigkeit einer solchen Massnahme. Sie reiht sich ein in analoge, der Bundesversammlung entweder bereits eingereichte oder vorgesehene Standesinitiativen der Kantone Genf, St. Gallen, Waadt und Basel-Landschaft.

Um den CO<sub>2</sub>-Ausstoss des Luftverkehrs zu reduzieren, ist es ausserdem richtig, den Verbrauch von fossilen Energien und Treibstoffen direkt zu verteuern. Die bestehende Steuerbefreiung für Kerosin ist nicht mehr gerechtfertigt. Die Einführung einer auf internationaler Ebene abgestimmten Kerosinbesteuerung wäre sehr sinnvoll und kann durchaus auch in Ergänzung zu den bestehenden internationalen Anstrengungen zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Luftverkehr im Rahmen der ICAO (CORSIA-Programm) oder des Europäischen Emissionshandelssystems geschehen. Hinzuweisen ist an dieser Stelle auf die besondere Situation des Flughafens Basel-Mulhouse (EuroAirport). Gemäss Artikel 6 des französisch-schweizerischen Staatsvertrags vom 4. Juli 1949 über den Bau und Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen in Blotzheim gilt für das gesamte Flughafengebiet französisches Recht, sofern nicht ausdrücklich abweichende Regelungen getroffen wurden. Derartige Regelungen bestehen im Bereich von Flugticketabgaben zur Belastung von CO<sub>2</sub>-Emissionen bisher nicht. Die Anwendung einer nationalen schweizerischen Flugticketabgabe für die der Schweiz zuzurechnenden Flüge bedingt daher eine staatsvertragliche Vereinbarung mit Frankreich, das auf die Anwendung der eigenen, ab 1. Januar 2020 gültigen Flugticketabgabe verzichten muss. Dabei gilt es ein unerwünschtes Preisgefälle entweder zwischen den anderen Landesflughäfen der Schweiz und dem EuroAirport oder zwischen dem Schweizer und dem französischen Sektor des Flughafens zu vermeiden. Ausserdem ist zu verhindern, dass im Rahmen von eventuellen Verhandlungen mit Frankreich über eine Flugticketabgabe am EuroAirport das im März 2017 erreichte Abkommen über die Besteuerung im Schweizer Sektor des Flughafens von französischer Seite in Frage gestellt wird. Diesen Aspekten ist bei der Ausgestaltung der bundesrechtlichen Bestimmungen für eine Flugticketabgabe Rechnung zu tragen.

## **8 Initiative des Kantons Neuenburg (20.317)**

### **8.1 Text**

In Ausübung seines Initiativrechts auf Bundesebene reicht der Grosse Rat des Kantons Neuenburg folgende Standesinitiative in der Form der allgemeinen Anregung ein:

Die Bundesversammlung wird aufgefordert, eine pauschale Flugticketabgabe einzuführen, um die Reisenden zur Nutzung umweltfreundlicherer Transportmittel zu bewegen. Diese Abgabe wird zu zwei Dritteln an die Bevölkerung und zu einem Drittel an die Bahn und den regionalen Personenverkehr (RPV) ausgeschüttet.

### **8.2 Begründung**

Mit dieser Standesinitiative möchte der Kanton Neuenburg dem Gesetzgeber ein klares Zeichen geben. Kerosin ist seit 1944 von der Steuer befreit, da die USA nach dem Zweiten Weltkrieg den Ausbau der Luftfahrt fördern wollten (Übereinkommen von Chicago). Heute steuert das Flugzeug in der Schweiz 18 Prozent zum menschengemachten Klimawandel bei.

Der derzeitige Verzicht auf die Besteuerung von Kerosin führt zu einer krassen Wettbewerbsverzerrung zulasten der anderen Verkehrsträger. Ein Flug in eine europäische



Hauptstadt kostet im Durchschnitt dreimal weniger als ein entsprechendes Zugbillet. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoss beträgt für das Flugzeug im Durchschnitt 200 Kilogramm pro Person und für den Zug 7 Kilogramm pro Person. Das Passagieraufkommen an den Schweizer Flughäfen ist von 1998 bis 2017 von 29 Millionen auf 55 Millionen angestiegen, hat sich in zwanzig Jahren also praktisch verdoppelt.

80 Prozent der Flüge aus der Schweiz haben ein europäisches Land zum Ziel. Die Schweiz hat - im Gegensatz zu ihren direkten Nachbarn - keine finanzielle Massnahme zulasten des Flugverkehrs ergriffen. Die Flugticketabgabe gibt es in zwölf europäischen Ländern, u. a. in Deutschland, Frankreich, Italien, Grossbritannien, Norwegen und Österreich. Sie beträgt - je nach Reiseziel - zwischen 3 und 190 Euro.

Die Luftfahrt ist die einzige Branche, in der bisher keine Klimamassnahmen ergriffen wurden. Aus Gründen der Kohärenz und des Umweltschutzes sollte diese Wettbewerbsverzerrung abgemildert und sollten die Massnahmen etwas ausgeglichener auf die Sektoren, die Treibhausgase verursachen, verteilt werden. In einer Ende 2018 durchgeführten Umfrage waren 70 Prozent der Befragten für die Einführung einer Flugticketabgabe.

Das Neuenburger Parlament hat diese Initiative verabschiedet, obwohl dieses Thema bereits auf Bundesebene beraten wird, weil es auch über die Verwendung des Erlöses aus dieser Abgabe eine Diskussion anstossen will.

Mit der Abgabe werden folglich mindestens zwei Ziele verfolgt: Erstens sollen Flugtickets zumindest etwas teurer werden, damit das Flugzeug im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln etwas weniger attraktiv wird, und zweitens soll das Geld auch für klimafreundliche Verkehrsmittel verwendet werden.

## **9 Initiative des Kantons Basel-Land (20.319)**

### **9.1 Text**

Die Bundesversammlung wird eingeladen, eine Verfassungsgrundlage auszuarbeiten, um eine international koordinierte Besteuerung von Kerosin zu ermöglichen. Der Bund hat sich dafür einzusetzen, dass das Chicagoer Abkommen von 1944 entsprechend angepasst wird. Die Einnahmen dieser Abgaben sollen für Klimaschutzmassnahmen verwendet werden.

### **9.2 Begründung**

Fliegen ist die am wenigsten umweltfreundliche Art des Reisens. Neben dem Ausstoss von CO<sub>2</sub> werden gleichzeitig auch Stickoxide und Feinstäube emittiert, welche die Luftqualität beeinträchtigen.

Der Bund hat bisher keine wirksamen Massnahmen gegen die Klima- und Luftbelastung durch den Flugverkehr getroffen.

Heute gilt für den Flugverkehr das Gegenteil des Verursacherprinzips. Das Fliegen wird im Gegensatz zu den anderen Mobilitätsformen sogar steuerlich bevorzugt: Der internationale Flugverkehr zahlt z.B. weder eine Mehrwertsteuer noch eine Mineralölsteuer, wie dies Autofahrende tun. Die steuerliche Bevorzugung untergräbt somit das Bestreben der Schweiz nach mehr Klimaschutz.

Um die Ziele zu erreichen, wird es letztlich auch um Verhaltensänderungen bei jedem Einzelnen gehen. Die preislichen Verlockungen der Billigflieger verleiten oft zu Flugreisen, die auch alternativ mit dem Zug bewerkstelligt werden könnten. Damit entsprechende Änderungen im Konsumverhalten jeder und jedes Einzelnen erreicht werden, müssen auf nationaler und auf internationaler Ebene die





Rahmenbedingungen angepasst werden. Die aufgrund der internationalen Regelungen im Luftverkehr bestehende Steuerbefreiung für Kerosin, welche auf dem Chicagoer Abkommen von 1944 basiert, das seinerseits unter ganz anderen Voraussetzungen und mit völlig anderen Zielsetzungen abgeschlossen wurde, ist aus heutiger Sicht aufzuheben. Die Schweiz soll sich dafür einsetzen, dass das Chicagoer Abkommen von 1944 so abgeändert wird, dass eine international koordinierte Besteuerung von Kerosin möglich ist.

Die Einnahmen, welche die Einführung der Kerosinbesteuerung mitbringen würde, sollten mit einer direkten Zweckbindung zur Förderung von CO<sub>2</sub>-sparenden Massnahmen verbunden sein. Dies kann durchaus im Sinne einer lokalen CO<sub>2</sub>-Reduktion durch Massnahmen zur Senkung der Emissionen direkt beim Flughafen oder zur Verringerung des Gebäudeenergieverbrauchs erfolgen. Als weitere Verwendungsmöglichkeit wäre auch eine Rückerstattung der Mittel an die Bevölkerung zu prüfen. Um unerwünschte Nebeneffekte wie z.B. örtliche Verlagerungen von Flugbewegungen zu minimieren, von denen insbesondere die Bevölkerung im Umland des binationalen EuroAirport, Flughafen Basel-Mulhouse, negativ getroffen wäre, soll eine möglichst international harmonisierte Lösung angestrebt werden.

## **10 Stand der Vorprüfung**

Der Ständerat hat bei allen neun Standesinitiativen jeweils ohne Gegenstimme beschlossen, keine Folge zu geben, am 7. September 2020 bezüglich 19.304 und 19.305, am 2. März 2021 bezüglich 19.310, 19.314, 19.315, 19.319 und 20.317 und schliesslich am 16. Juni 2021 bezüglich 20.307 und 20.319.

## **11 Erwägungen der Kommission**

Die Kommission ist der Meinung, dass die Luftfahrt einen grösseren Beitrag zum Klimaschutz leisten soll. Sie vertritt allerdings die Auffassung, dass die möglichen Massnahmen im Flugverkehr umfassend analysiert und diskutiert werden müssen, bevor das Parlament gesetzgeberische Schritte beschliesst. Nach der Ablehnung der Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes am 13. Juni 2021 ist es aus Sicht der Kommission verfrüht, bereits heute die konkreten Instrumente festzulegen und damit Vorentscheide zu fällen. Um die zukünftige Klimapolitik im Bereich Flugverkehr voranzubringen, hat die Kommission das Postulat 21.3973 eingereicht. Damit fordert sie vom Bundesrat einen Bericht zur Frage, wie CO<sub>2</sub>-neutrales Fliegen bis 2050 ermöglicht werden könne. Auch im Rahmen der Diskussionen zur längerfristigen Klimapolitik der Schweiz wird sich die Kommission damit auseinandersetzen, wie es im Bereich Luftfahrt weitergehen soll. Vor dem Hintergrund der geplanten vertieften Diskussionen hält es die Kommission nicht für zweckmässig, den neun Standesinitiativen Folge zu geben.

Aus Sicht der verschiedenen Minderheiten ist es angezeigt, im Bereich Flugverkehr rasch zu handeln und diesen stärker in den Klimaschutz einzubeziehen. Die Standesinitiativen würden zeigen, dass die Klimabelastung durch die Luftfahrt als dringendes Problem anerkannt werde – sowohl in ländlich als auch städtisch geprägten Kantonen. Die zur Initiative 20.319 eingereichte Minderheit verweist spezifisch darauf, dass die Frage einer internationalen Kerosinsteuer nicht Teil der Vorlage zur Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes gewesen sei. Die Initiative würde eine parlamentarische Auseinandersetzung mit dieser Frage initiieren.



19.304

**Standesinitiative Genf.  
Klimanotstand. Lenkungsabgabe  
für den Flugverkehr**

**Initiative déposée  
par le canton de Genève.  
Urgence climatique.  
Prélevons une taxe incitative  
sur le trafic aérien**

*Vorprüfung – Examen préalable*

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 07.09.20 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

19.305

**Standesinitiative St. Gallen.  
Besteuerung der Flugtickets  
in der Höhe der CO2-Abgabe  
auf Flugbenzin/Kerosin**

**Initiative déposée  
par le canton de Saint-Gall.  
Taxe sur les billets d'avion  
d'un montant égal  
à celui d'une taxe sur le CO2  
prélevée sur le kérosène**

*Vorprüfung – Examen préalable*

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 07.09.20 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

19.310

**Standesinitiative Luzern.  
Einführung einer CO2-Abgabe  
auf Flugtickets**

**Initiative déposée**





**par le canton de Lucerne.  
Pour une taxe CO2  
sur les billets d'avion**

*Vorprüfung – Examen préalable*

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 02.03.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

19.314

**Standesinitiative Wallis.  
Umweltabgabe auf Flugtickets**

**Initiative déposée  
par le canton du Valais.  
Pour une taxe environnementale  
sur les billets d'avion**

*Vorprüfung – Examen préalable*

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 02.03.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

19.315

**Standesinitiative Freiburg.  
Einführung einer Lenkungsabgabe  
für den Flugverkehr**

**Initiative déposée  
par le canton de Fribourg.  
Introduction d'une taxe incitative  
sur le trafic aérien**

*Vorprüfung – Examen préalable*

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 02.03.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

19.319



**Standesinitiative Bern.  
Beitrag zum Erreichen der Klimaziele.  
Falsche Anreize  
zur Verkehrsmittelwahl ausmerzen  
und Flugticketabgabe einführen!**

**Initiative déposée  
par le canton de Berne.  
Contribution à la réalisation  
des objectifs climatiques.  
Éliminer les mauvaises incitations  
au choix du mode de transport  
et taxer les billets d'avion**

*Vorprüfung – Examen préalable*

---

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 02.03.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

---

20.307

**Standesinitiative Basel-Stadt.  
Abgabe auf Flugtickets und Engagement  
für eine internationale Kerosinsteuer**

**Initiative déposée  
par le canton de Bâle-Ville.  
Taxe sur les billets d'avion  
et engagement en faveur d'un impôt  
international sur le kérosène**

*Vorprüfung – Examen préalable*

---

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 16.06.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

---

20.317

**Standesinitiative Neuenburg.  
Für die Einführung  
einer Flugticketabgabe**

**Initiative déposée**





**par le canton de Neuchâtel.  
Pour introduire une taxe  
sur les billets d'avion**

*Vorprüfung – Examen préalable*

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 02.03.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

20.319

**Standesinitiative Basel-Landschaft.  
Kerosinsteuer auf Flugtickets**

**Initiative déposée  
par le canton de Bâle-Campagne.  
Frapper les billets d'avion d'une taxe  
sur le kérosène**

*Vorprüfung – Examen préalable*

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 16.06.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

*Antrag der Mehrheit*

Den Initiativen keine Folge geben

*Antrag der Minderheit*

(Wismer Priska, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Hurni, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter)

Den Initiativen 19.305, 19.310, 19.314, 19.315, 19.319 und 20.317 Folge geben

*Antrag der Minderheit*

(Klopfenstein Broggini, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Hurni, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter, Wismer Priska)

Den Initiativen 19.304 und 20.307 Folge geben

*Antrag der Minderheit*

(Masshardt, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Hurni, Klopfenstein Broggini, Munz, Schneider Schüttel, Suter, Wismer Priska)

Der Initiative 20.319 Folge geben

*Proposition de la majorité*

*Ne pas donner suite aux initiatives*

*Proposition de la minorité*

(Wismer Priska, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Hurni, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Munz, Schnei-



## AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2021 • Neunte Sitzung • 23.09.21 • 08h00 • 19.304  
Conseil national • Session d'automne 2021 • Neuvième séance • 23.09.21 • 08h00 • 19.304

**PROVISORISCHE FASSUNG – VERSION PROVISOIRE**



der Schüttel, Suter)

Donner suite aux initiatives 19.305, 19.310, 19.314, 19.315, 19.319 et 20.317

### *Proposition de la minorité*

(Klopfenstein Broggin, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Hurni, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter, Wismer Priska)

Donner suite aux initiatives 19.304 et 20.307

### *Proposition de la minorité*

(Masshardt, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Hurni, Klopfenstein Broggin, Munz, Schneider Schüttel, Suter, Wismer Priska)

Donner suite à l'initiative 20.319

**Präsident** (Aebi Andreas, Präsident): Sie haben einen schriftlichen Bericht der Kommission erhalten.

**Jauslin** Matthias Samuel (RL, AG), für die Kommission: Wir kommen zu neun Standesinitiativen. Alle haben das gleiche bzw. ein ähnliches Thema. Es geht einmal mehr um Flugticketabgaben. Ihre Kommission, die UREK-N, hat diese Standesinitiativen im August 2021 geprüft. An dieser Stelle möchte ich mich als Sprecher der Kommission bei den Kantonen bedanken, dass sie solche Themen auch behandeln und Probleme auf die Traktandenliste nehmen. Es geht um die Standesinitiativen Genf, St. Gallen, Luzern, Wallis, Freiburg, Bern, Basel-Stadt, Neuenburg und Basel-Landschaft. Diese Initiativen haben sechsmal Flugticketabgaben zum Thema, einmal eine Kerosinsteuer, und bei zwei Initiativen geht es um beides.

Sie werden daher auch sehen, dass es verschiedene Minderheiten gibt. Es gibt drei Minderheiten, die sich noch entsprechend melden werden. Ich kann Ihnen hier aber verkünden, dass die Kommission sämtlichen Standesinitiativen keine Folge gegeben hat, und zwar überall mit 12 zu 10 Stimmen. Einzig bei der Standesinitiative Basel-Landschaft lautete das Resultat 11 zu 10 Stimmen. Diese Initiative ist der Sonderfall. Es handelt sich um die einzige Initiative, die nur eine Kerosinsteuer betrifft und keine Flugticketabgabe enthält.

Die Kommission ist durchaus der Meinung, dass die Billigflüge, die es weiterhin gibt, ein Problem darstellen und dass es nicht wirklich praktisch ist, wenn man für wenige Euros von Zürich nach Amsterdam oder von Basel nach Frankfurt fliegen kann. Aus dieser Sicht ist das Fliegen zu günstig. Doch das Fliegen über Flugticketabgaben einfach zu verteuern, die schlussendlich in der Kasse des Bundes oder des Staates landen werden, kann keine Lösung sein.

In der Diskussion um die CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung haben wir schon einige Sachen diskutiert: z. B. die Probleme, die bei Flugticketabgaben in der Umsetzung aufkommen, die internationale Abstimmung mit anderen Staaten, die Höhe der Flugticketabgaben und vor allem auch die Distanzen, die berücksichtigt werden sollten, oder die Abhängigkeiten, die entstehen könnten. Sie können sich erinnern: In diesem Zusammenhang war vor allem der Flugplatz Basel-Mülhausen ein grosses Thema, weil dieser in zwei Staaten liegt, nämlich in der Schweiz und in Frankreich.

Das zweite Thema ist das Kerosin. Hier muss man beachten, dass die Befreiung von der Kerosinsteuer im Jahr 1944, also im Zweiten Weltkrieg, auf die Traktandenliste der internationalen Luftfahrt kam. Mit der Befreiung wollte man der Wirtschaft auf die Beine helfen, was auch sehr gut geklappt hat und auch heute noch klappt.

Warum stellt die Kerosinsteuer aus Sicht der Kommission ein Problem dar? Weil sie eben nicht national abgestimmt werden kann, weil sie international befreit ist und weil ein Flugzeug in der dritten Dimension Grenzen überfliegt. Wenn z. B. ein Flugzeug von Zürich nach New York fliegt, erfolgt zwar der kleinste Teil des Fluges über Schweizer Hoheitsgebiet, trotzdem müsste dieses Flugzeug das teure Kerosin, das es in Zürich getankt hat, versteuern, was wiederum die Schweiz abschöpfen würde.

Ein weiterer wichtiger Punkt: Diese Initiativen wurden alle vor der Abstimmung über das CO<sub>2</sub>-Gesetz eingereicht. Das Volk hat dieses Gesetz in der Referendumsabstimmung abgelehnt. Die Flugticketabgabe war ein Teil dieses Gesetzes. Es kann daher nicht sein, dass wir bereits wieder eine neue Gesetzgebung anschieben. Viel wichtiger wäre, dass die Luftfahrt ihre Verantwortung jetzt wahrnimmt und entsprechend ihrer Aussage zu Corsia die freiwillige CO<sub>2</sub>-Reduktion auch wirklich vollzieht. Die Kommission erachtet es als wichtig, dass der Luftverkehr seine Verantwortung wahrnehmen muss. Wir sind überzeugt, dass er diese Verantwortung auch wahrnehmen wird. Trotzdem möchte die Kommission mit dem Postulat 21.3973 den Bundesrat beauftragen aufzuzeigen, wie ein CO<sub>2</sub>-neutrales Fliegen bis 2050 möglich ist. Das wurde bis heute nicht dargelegt, und wir sind gespannt auf die Aussagen, sofern dieses Postulat angenommen wird.





Wir bitten Sie daher, sämtlichen neun Standesinitiativen keine Folge zu geben. Die Minderheiten werden sich separat noch zu Wort melden.

**Page Pierre-André (V, FR)**, pour la commission: Je vais essayer dans les minutes qui suivent de ne pas décoller, et encore moins de planer dans les nuages, mais de garder les pieds sur terre à l'heure de vous parler des taxes sur les billets d'avion.

La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie de notre conseil, au nom de laquelle j'ai le plaisir de piloter le rapport, vous recommande de rejeter les initiatives déposées par différents cantons qui visent à introduire une taxe sur les billets d'avion ou un impôt international sur le kérosène.

Plusieurs minorités proposent cependant de donner suite à ces initiatives.

Neuf cantons ont déposé une initiative visant soit à introduire une taxe sur les billets d'avion et, ou, un impôt international sur le kérosène. Neuf, à savoir: Genève, Saint-Gall, Lucerne, le Valais, Fribourg, Berne, Bâle-Ville, Neuchâtel et Bâle-Campagne. Dans le détail, six cantons souhaitent l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion, un canton veut un impôt international sur le kérosène et deux cantons visent les deux objectifs. Le 13 juin dernier, faut-il le rappeler, la révision totale de la loi sur le CO2 a été rejetée par le souverain.

Notre commission estime que l'aviation doit davantage contribuer à la protection du climat, raison pour laquelle elle a décidé, par 17 voix contre 6 et 1 abstention, de déposer un postulat qui charge le Conseil fédéral de démontrer, dans un rapport, la manière dont il serait possible d'atteindre un trafic aérien neutre en matière de CO2 d'ici 2050. Mais voilà que neuf cantons veulent un décollage quasi immédiat, avec les revendications que je viens de vous présenter.

Lors de sa séance du 24 août dernier, notre commission a examiné ces neuf initiatives déposées par des cantons et elle estime, dans sa majorité, qu'il est prématuré de déterminer aujourd'hui déjà des instruments ad hoc pour atteindre la neutralité en matière de CO2 du trafic aérien. D'où le postulat que je viens d'évoquer; une démarche qui devrait faire avancer la future politique climatique dans le domaine aérien.

Mais, dans l'intervalle, la majorité de notre commission a estimé que cette question devait être traitée dans le cadre des discussions relatives à la politique climatique de la Suisse à long terme. Et elle estime qu'il ne serait pas judicieux de donner suite maintenant aux neuf initiatives.

Plusieurs minorités ont un plan de vol différent. Elles considèrent qu'il est opportun d'agir rapidement et d'impliquer davantage l'aviation dans les mesures de protection du climat. Pour ces minorités, ces neuf initiatives démontrent que les cantons, ruraux ou urbains, qui ont déposé ces initiatives, reconnaissent que la charge environnementale produite par l'aviation est un problème urgent. Par ailleurs, une minorité qui soutient l'initiative du canton de Bâle-Ville relève que le projet de révision totale de la loi sur le CO2 n'avait pas abordé la question de l'introduction d'un impôt international sur le kérosène; ce serait, avec l'adoption de cette initiative, l'occasion de lancer le débat parlementaire à ce sujet.

En conclusion, les vols de huit initiatives sont cloués au sol par 12 voix contre 10 et 2 abstentions. Le neuvième vol reste sur le tarmac par 11 voix contre 10 et 3 abstentions.

Une minorité de la commission propose d'autoriser le décollage pour les initiatives 19.305, 19.310, 19.314, 19.315, 19.319 et 20.317. Une autre minorité de la commission propose le feu vert aux initiatives 19.304 et 20.307, et une troisième minorité vous propose de donner suite à l'initiative 20.319.

Pour terminer, la majorité de la commission vous demande de rejeter ces initiatives déposées par des cantons, en attendant que le ciel suisse s'éclaircisse grâce au rapport demandé au Conseil fédéral via notre postulat.

**Wismer-Felder Priska (M-E, LU)**: Ich äussere mich zu den Minderheiten, die eine Ticketbesteuerung einführen möchten. Herr Page hat Ihnen die Geschäftsnummern eben genannt.

Heute haben wir die Aufgabe, uns gleich zu mehreren Standesinitiativen zu äussern, die in den Jahren 2019 und 2020 eingereicht wurden. Alle haben sie ein Ziel: Der Flugverkehr soll genauso wie die anderen Formen der Mobilität im Rahmen einer Flugticketbesteuerung einen Beitrag zur Erreichung des Ziels "netto null bis 2050" leisten. Das ist ein breit abgestütztes Anliegen. Das zeigt sich deutlich darin, dass mindestens in diesen neun Kantonen eine Mehrheit der Parlamente dieses berechnete Anliegen zu uns nach Bern geschickt hat. Darunter ist auch mein Kanton, der Kanton Luzern, ein durch und durch bürgerlicher Kanton.

Nun kann man zu Recht anführen, dass wir mit der Abstimmung am 13. Juni dieses Jahres über das CO2-Gesetz auch über die Einführung einer Ticketbesteuerung abstimmten. Wir alle wissen, dass dieses Gesetz an der Urne abgelehnt wurde. Wir wissen aber auch, dass das CO2-Gesetz viele unterschiedliche Themen und Massnahmen beinhaltete und entsprechend sehr komplex war. Welche Punkte genau am Ende zur Ablehnung geführt haben, kann nicht mit Sicherheit gesagt werden. Es war aber auf alle Fälle eine Kombination von Widerständen gegen einzelne Massnahmen.



## AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2021 • Neunte Sitzung • 23.09.21 • 08h00 • 19.304  
Conseil national • Session d'automne 2021 • Neuvième séance • 23.09.21 • 08h00 • 19.304

PROVISORISCHE FASSUNG – VERSION PROVISOIRE



Unsere Aufgabe hier im Rat ist es nun, in die Zukunft zu schauen. Wir sind in der Situation, dass wir den Auftrag haben, trotzdem weiterzudenken und weiterzugehen. Wir haben die Aufgabe auszuloten, wie wir die Ziele des Pariser Abkommens erreichen können. Der Weg über die Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes war nicht der richtige, das wissen wir heute.

Aber die Herausforderung ist geblieben. Wir tun gut daran, für die Ausarbeitung neuer Lösungsansätze die unmissverständlichen Zeichen aus den Kantonen nicht zu ignorieren, sondern eine breite und ganzheitliche Sichtweise beizubehalten – eine Sichtweise, bei der alle Sektoren einbezogen werden.

Wenn wir diesen Standesinitiativen Folge geben, behalten wir die Offenheit bei, die wir benötigen, wenn wir in zukünftigen Vorlagen eine gerechte und breit abgestützte Lösung anstreben. Einzig um diese Offenheit bitte ich Sie heute.

Sagen Sie Ja zu den Standesinitiativen. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und Ihre Unterstützung.

**Rüegger** Monika (V, OW): Frau Wismer, Sie sind ja in einer Partei der Mitte, die sich immer wieder sehr gerne auf die Fahne schreibt, staatstragend und lösungsorientiert zu sein. Wie halten Sie es mit der Akzeptanz und der Achtung gegenüber dem Volk, das vor drei Monaten zu dieser Vorlage Nein gesagt hat? Wie nehmen Sie sich das Recht heraus, hier etwas herauszuschälen und das Gefühl zu haben, bürgerliche Kantone hätten dem zugestimmt? Ich komme auch aus einem bürgerlichen Kanton; 65 Prozent haben Nein zur ganzen Vorlage gesagt. Wie viel Achtung haben Sie vor dem Volk?

**Wismer-Felder** Priska (M-E, LU): Vielen Dank, Frau Rüegger, für diese Frage. Ich weiss nicht, ob Sie mich richtig verstanden haben. Ich habe nicht gesagt, dass die bürgerlichen Kantone das CO<sub>2</sub>-Gesetz angenommen haben. Ich habe gesagt, dass bürgerliche Kantone diese Standesinitiativen eingereicht haben.

Die Antwort auf Ihre Frage habe ich in meinem Votum gegeben. Ja, ich weiss, das CO<sub>2</sub>-Gesetz wurde abgelehnt. Diese Massnahme hier war aber eine unter vielen. Es ist heute nicht zu eruieren, welche Massnahme genau zur Ablehnung geführt hat.

**Egger** Mike (V, SG): Geschätzte Kollegin Wismer, Sie haben das Pariser Klimaabkommen angesprochen. Sind Sie nicht auch der Auffassung, dass man dort das Bevölkerungswachstum berücksichtigen müsste, um die Ziele zu erreichen?

**Wismer-Felder** Priska (M-E, LU): Vielen Dank für Ihre Frage, Herr Egger. Ich erlaube mir, heute nicht darauf zu antworten, weil das nicht Gegenstand dieser Standesinitiativen ist und mit diesen Standesinitiativen nichts zu tun hat.

**Imark** Christian (V, SO): Geschätzte Kollegin, Sie haben gesagt, verschiedene kantonale Parlamente würden die Forderung nach einer Flugticketbesteuerung stellen. Man muss dazu natürlich schon sagen, dass diese Vorstösse allesamt eingereicht wurden, bevor sich die Schweizer Bevölkerung zu einer Flugticketabgabe geäussert hat. Man muss auch noch sagen: Die Bevölkerung der Kantone, die hier eine Standesinitiative vorlegen – Luzern, Wallis, Freiburg, Bern, Basel-Landschaft –, hat auch Nein zu einer Flugticketsteuer gesagt. Kann es sein, dass die Parlamente dieser Kantone eventuell an der eigenen Bevölkerung vorbeipolitisieren?

**Wismer-Felder** Priska (M-E, LU): Herr Imark, danke für Ihre Frage. Ich kann es nur noch einmal wiederholen: Wir haben über das CO<sub>2</sub>-Gesetz abgestimmt. Das war, Sie wissen das, eine durchaus komplexe Vorlage, die viele Massnahmen beinhaltete. Wir haben in diesen Kantonen nicht über die Flugticketbesteuerung als einzelne Massnahme abgestimmt. Ich möchte hier mit dem Antrag, diesen Standesinitiativen Folge zu geben, lediglich die Offenheit behalten, dass solche Massnahmen auch in Zukunft diskutiert werden können. Etwas anderes verlange ich nicht.

**Klopfenstein Broggini** Delphine (G, GE): Le kérosène est le seul carburant exonéré de toute taxe. Cette situation est déloyale par rapport aux autres modes de transport et elle conduit à des prix pour les billets d'avion qui sont anormalement bas, des prix records, en dehors de tout entendement, complètement hors sol, comme en témoigne l'exemple d'un aller-retour Genève-Barcelone pour quelques dizaines de francs. Ces prix artificiels font flamber le nombre des vols, tandis que l'aviation reste l'un des plus gros émetteurs de gaz à effet de serre.

A côté de cette réalité, nous nous sommes pourtant engagés collectivement ici, et le Conseil fédéral avec nous, à signer l'Accord de Paris, et donc à réduire massivement nos émissions de CO<sub>2</sub>. Le Conseil fédéral a encore réitéré son intention avec l'objectif de réduction de 50 pour cent de nos émissions de CO<sub>2</sub> à l'horizon 2030, et ceci dans la nouvelle révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Mais le secteur aéroportuaire semble échapper aux







mesures qui permettraient réellement de réduire ces émissions. La nouvelle proposition du Conseil fédéral fait état d'une subvention qui serait accordée aux compagnies d'aviation qui feraient recours, partiellement seulement à du carburant synthétique. Cette mesure semble bien faible au regard de l'immensité de l'enjeu. Les deux initiatives que ma minorité soutient concernent le double principe d'une taxe sur le kérosène et sur les billets d'avion. Un double principe qui pourrait être appliqué graduellement, avec l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion avant celle sur le kérosène, tout ceci évidemment en s'harmonisant avec l'Europe.

L'initiative du canton de Genève nous demande d'édicter une taxe incitative sur les billets d'avion pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Mais cette même initiative demande également que nous prenions langue avec le reste du monde pour discuter d'une taxe sur le kérosène. L'initiative du canton de Bâle-Ville vise quant à elle l'introduction d'une taxe sur tous les billets d'avion, à l'instar des pays voisins de la Suisse. Elle a aussi pour but que nous démarrions des négociations au niveau international de manière à discuter l'instauration d'une taxe sur le kérosène. Ces deux initiatives font écho à des démarches similaires menées dans sept autres cantons de Suisse.

Nous le savons très bien, le fait d'exonérer le kérosène de toute taxe est scellé dans une convention. Cette convention a été signée à Chicago en 1944. A l'époque, 52 pays étaient dans l'affaire. Cette convention a été modifiée neuf fois depuis et ce sont désormais 193 pays qui sont signataires.

Les deux initiatives demandent donc que nous entrons dans les négociations, et c'est essentiel d'entrer dans les négociations pour discuter de cette taxe sur le kérosène. Cela fait aussi écho aux réflexions menées au niveau européen. Cet été, nous avons appris que l'Europe réfléchissait à instaurer un principe de taxe sur le kérosène pour les vols internes à l'Europe, car, oui, l'Europe l'avait annoncée. Si les contours de la mesure ne sont pas encore définis, la Commission européenne a imaginé une taxe de 0,17 à 0,5 euro par litre de kérosène, avec l'objectif de diminuer en parallèle le nombre de vols et, de ce fait, la quantité de CO<sub>2</sub> émis par le secteur.

Oui, je le sais, vous allez certainement me dire que la population s'est opposée à la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub> en la rejetant à 51,6 pour cent en juin dernier. Mais il faut aussi rappeler que les cantons les plus concernés par l'aviation, à savoir les cantons de Zurich, de Genève et de Bâle-Ville, ont accepté la révision de la loi. Imposer une pollution accrue à des cantons favorables à une forte régulation de nos émissions de CO<sub>2</sub> serait incompréhensible.

Rappelons aussi que la loi sur le CO<sub>2</sub> révisée constituait un "package" et qu'il est difficile de mesurer le soutien populaire pour chacune des mesures qu'elle contenait. Je pense qu'il faut aussi prendre en considération les résultats de l'analyse Vox de GFS Bern, qui est très claire puisqu'elle révèle que la moitié des opposants à la loi seraient pour une action plus décisive en faveur de climat, et que les écueils principaux de la loi se cristalliseraient davantage autour de la question du chauffage, avec notamment le problème du locataire captif, et évidemment autour de la question du prix de l'essence.

Le message porté par la minorité est très clair: si la population est prête à une action forte pour lutter contre le réchauffement climatique, il faut se donner des moyens clairs et cibler les secteurs qui sont les plus gros émetteurs de CO<sub>2</sub>. Le principe d'une taxe sur les billets d'avions, en attendant celle sur le kérosène, le tout évidemment en nous harmonisant avec les pays voisins, est à retenir. Mais il est nécessaire – et je tiens à le dire ici clairement – d'accompagner la mesure avec des moyens financiers suffisants pour rendre les alternatives à l'avion attractives, c'est-à-dire procéder à des investissements massifs pour les lignes de trains rapides et les liaisons en train de nuit en Europe. Il s'agit de réorienter les passagers et les passagères de l'air vers le rail, en Europe, et d'accompagner généreusement cette transition.

**Masshardt Nadine (S, BE):** Eine starke Minderheit beantragt Ihnen, der Initiative des Kantons Basel-Landschaft 20.319, "Kerosinsteuer auf Flugtickets", Folge zu geben. Diese Standesinitiative fordert, dass eine Verfassungsgrundlage ausgearbeitet wird, um eine international koordinierte Besteuerung von Kerosin zu ermöglichen. Der Bund soll sich dafür einsetzen, dass das Chicagoer Abkommen von 1944 entsprechend angepasst wird. Die grosse Minderheit teilt dieses Anliegen und beantragt Ihnen deshalb, Folge zu geben – dies aus folgenden Gründen:

Der Flugverkehr alleine ist in der Schweiz für rund einen Fünftel des menschengemachten Klimaeffekts verantwortlich. Der Flugverkehr ist zudem einer der am schnellsten wachsenden Verursacher von Treibhausgasen. Im internationalen Flugverkehr wird Kerosin jedoch noch immer nicht besteuert. Grundlage für diese Bestimmung – wir haben es bereits gehört – ist das Chicagoer Abkommen von 1944. Dieses ist aber längst nicht mehr zeitgemäss, denn eine Förderung des Flugverkehrs ist definitiv nicht mehr angebracht.

Heute gilt für den Flugverkehr das Gegenteil des Verursacherprinzips. Das Fliegen wird aktuell steuerlich bevorzugt: Der internationale Flugverkehr zahlt weder Mehrwertsteuer noch CO<sub>2</sub>-Abgabe oder Mineralölsteuer,



## AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2021 • Neunte Sitzung • 23.09.21 • 08h00 • 19.304  
Conseil national • Session d'automne 2021 • Neuvième séance • 23.09.21 • 08h00 • 19.304

**PROVISORISCHE FASSUNG – VERSION PROVISOIRE**



wie dies Autofahrende oder Hausbesitzende tun. Die steuerliche Bevorzugung ist erst recht unhaltbar, weil sie das Bestreben der Schweiz nach mehr Klimaschutz untergräbt. Deshalb soll die Schweiz sich auch international für die Anpassung des Chicagoer Abkommens einsetzen.

Die EU-Kommission hat übrigens am 14. Juli 2021 ein europaweites Vorgehen für die Kerosinbesteuerung von inhereuropäischen Flügen beschlossen. Es wäre sinnvoll und wünschenswert, wenn die Schweiz von Beginn an dabei wäre und dieses Vorgehen unterstützen würde.

Zudem – und das scheint mir doch sehr zentral zu sein – gilt das demokratiepolitisch begründete Argument, dass die Bevölkerung doch schon darüber abgestimmt habe, hier eben nicht. Denn eine Kerosin-Besteuerung war bekanntlich gerade nicht Teil des CO<sub>2</sub>-Gesetzes.

Ich bitte Sie deshalb im Namen der grossen Minderheit, der Initiative des Kantons Basel-Landschaft Folge zu geben.

**Imark Christian (V, SO):** Frau Masshardt, Sie wollen ja mit dieser Abgabe erreichen, dass weniger geflogen wird. Können Sie uns sagen, wie viel dann weniger geflogen wird, wenn wir dieser Standesinitiative Folge geben?

**Masshardt Nadine (S, BE):** Es geht vor allem um eine Frage der Gerechtigkeit. Alle Mobilitätsarten werden besteuert, das Fliegen bis heute nicht.

**Egger Mike (V, SG):** Geschätzte Kollegin Masshardt, Sie haben davon gesprochen, dass der Flugverkehr subventioniert wird. Wie sieht das beim öffentlichen Verkehr aus? Können Sie mir da einige Zahlen zur Subventionierung nennen?

**Masshardt Nadine (S, BE):** Sie wissen, dass alle Mobilitätsformen besteuert werden, auch der öffentliche Verkehr. Dort zahlen Sie eine Mehrwertsteuer, beim Flugverkehr eben nicht.

**Wasserfallen Christian (RL, BE):** Frau Masshardt, es ist schon erstaunlich, wie man den Volkswillen, der sich in der Ablehnung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes gezeigt hat, so ignorieren kann. Man will jetzt trotzdem diese Initiativen in einer Hauruckübung durchbringen. Ist Ihnen eigentlich bekannt, dass in der Schweizer Bundesverfassung bereits eine Kerosinsteuer für Inlandflüge existiert?

**Masshardt Nadine (S, BE):** Vielen Dank, Herr Wasserfallen, ich möchte vor allem auf den Vorwurf reagieren, dass wir den Volkswillen nicht akzeptieren. Ich habe es ausgeführt: Das stimmt eben gerade nicht. Über die Einführung einer international koordinierten Kerosinsteuer haben wir bzw. hat die Bevölkerung nicht abgestimmt. Deshalb ist es sehr legitim, dass wir hier heute darüber abstimmen, und es ist auch im Sinne des Kantons Basel-Landschaft.

### 19.304

#### *Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 19.304/23679)

Für Folgegeben ... 75 Stimmen

Dagegen ... 96 Stimmen

(11 Enthaltungen)

### 19.305

#### *Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 19.304/23680)

Für Folgegeben ... 79 Stimmen

Dagegen ... 95 Stimmen

(16 Enthaltungen)





**19.310**

*Abstimmung – Vote*  
(namentlich – nominatif; 19.304/23681)  
Für Folgegeben ... 81 Stimmen  
Dagegen ... 94 Stimmen  
(17 Enthaltungen)

**19.314**

*Abstimmung – Vote*  
(namentlich – nominatif; 19.304/23682)  
Für Folgegeben ... 74 Stimmen  
Dagegen ... 95 Stimmen  
(22 Enthaltungen)

**19.315**

*Abstimmung – Vote*  
(namentlich – nominatif; 19.304/23683)  
Für Folgegeben ... 76 Stimmen  
Dagegen ... 96 Stimmen  
(19 Enthaltungen)

**19.319**

*Abstimmung – Vote*  
(namentlich – nominatif; 19.304/23684)  
Für Folgegeben ... 81 Stimmen  
Dagegen ... 96 Stimmen  
(14 Enthaltungen)

**20.307**

*Abstimmung – Vote*  
(namentlich – nominatif; 19.304/23685)  
Für Folgegeben ... 75 Stimmen  
Dagegen ... 97 Stimmen  
(20 Enthaltungen)

**20.317**

*Abstimmung – Vote*  
(namentlich – nominatif; 19.304/23686)  
Für Folgegeben ... 81 Stimmen  
Dagegen ... 97 Stimmen  
(15 Enthaltungen)



## AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2021 • Neunte Sitzung • 23.09.21 • 08h00 • 19.304  
Conseil national • Session d'automne 2021 • Neuvième séance • 23.09.21 • 08h00 • 19.304



**PROVISORISCHE FASSUNG – VERSION PROVISOIRE**

**20.319**

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 19.304/23687)

Für Folgegeben ... 85 Stimmen

Dagegen ... 98 Stimmen

(9 Enthaltungen)