



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-



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 Broggini, 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 Broggini, 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

AB 2021 N 1863 / BO 2021 N 1863

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 CO₂-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 CO₂-Gesetz eingebracht. 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 CO₂-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 CO₂-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.

AB 2021 N 1864 / BO 2021 N 1864

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 abstimmen. 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.

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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂. Le Conseil fédéral a encore réitéré son intention avec l'objectif de réduction de 50 pour cent de nos émissions de CO₂ à l'horizon 2030, et ceci dans la nouvelle révision de la loi sur le CO₂. 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ serait incompréhensible.

AB 2021 N 1865 / BO 2021 N 1865

Rappelons aussi que la loi sur le CO₂ 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 CO₂. 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 20.319 des Kantons Basel-Landschaft, "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 verant-



wortlich. 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 CO₂-Abgabe oder Mineralölsteuer, 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 Kerosinbesteuerung war bekanntlich gerade nicht Teil des CO₂-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 CO₂-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)

AB 2021 N 1866 / BO 2021 N 1866

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)

20.319

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 19.304/23687)

Für Folgegeben ... 85 Stimmen

Dagegen ... 98 Stimmen

(9 Enthaltungen)