



22.306

**Standesinitiative Zürich.
Einführung einer wirksamen
Kerosinsteuer**

**Initiative déposée
par le canton de Zurich.
Introduction d'une taxe efficace
sur le kérosène**

Vorprüfung – Examen préalable

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 13.06.23 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

Antrag der Mehrheit

Der Initiative keine Folge geben

Antrag der Minderheit

(Mazzone, Crevoisier Crelier, Thorens Goumaz)

Der Initiative Folge geben

Proposition de la majorité

Ne pas donner suite à l'initiative

Proposition de la minorité

(Mazzone, Crevoisier Crelier, Thorens Goumaz)

Donner suite à l'initiative

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Sie haben einen schriftlichen Bericht der Kommission erhalten.

Fässler Daniel (M-E, AI), für die Kommission: Sie haben über eine Initiative des Kantons Zürich zu befinden, die am 6. April 2022 eingereicht und am 20. März dieses Jahres von der Kommission vorberaten wurde. Die Initiative verlangt vom Bund, sich für eine Kerosinsteuer auf europäischer Ebene einzusetzen. Die Kommission beantragt Ihnen mit 5 zu 3 Stimmen bei 2 Enthaltungen, der Standesinitiative keine Folge zu geben. Aus diesem Grund hat unser Rat gemäss Artikel 116 Absatz 3 des Parlamentsgesetzes über Folgegeben zu entscheiden. Eine Minderheit Mazzone beantragt, der Initiative Folge zu geben. Ihnen liegt ein Kommissionsbericht vor.

Wir haben in der Vergangenheit schon verschiedene Standesinitiativen auf dem Tisch gehabt, die sich ebenfalls mit dem Flugverkehr befassen haben. Dort ging es in den meisten Fällen darum, dass wir in der Schweiz eine Flugticketabgabe oder eine Besteuerung einführen sollen. Hier ist die Situation etwas speziell. Ich lese Ihnen den kurzen Text der Standesinitiative vor: "Der Bund wird eingeladen, sich mit Nachdruck für die Einführung einer Kerosinsteuer für den Flugverkehr im Rahmen der EU-Staaten einzusetzen. Der Geltungsbereich soll sowohl für nationale wie auch für internationale Flüge definiert sein. Die Kerosinsteuer soll in ihrer Höhe eine Lenkungswirkung erzielen, die in der Folge eine wesentliche Reduktion des CO₂-Ausstosses bewirkt."

Hier gibt es verschiedene Sachen zu bemerken:

1. Es wird verlangt, dass sich der Bundesrat im Rahmen der EU-Staaten einsetzt. Ich stelle nüchtern fest, dass wir nicht Teil der EU-Staaten sind und uns daher auch nicht im Rahmen der EU-Staaten für eine solche Steuer einsetzen können.





2. Das Parlamentsgesetz sieht vor, dass Standesinitiativen eingereicht werden können, mit denen ein Kanton verlangt, dass eine Kommission einen Entwurf für einen Erlass ausarbeitet. Bei der vorliegenden Standesinitiative geht es hingegen nicht um einen Gesetzesentwurf, sondern um einen Auftrag an den Bundesrat, sich international zu engagieren. Ein Kommissionsmitglied hat daher in der Kommissionsberatung festgestellt, dass diese Standesinitiative eher deklaratorischen Charakter hat.

Nun zu den Erwägungen der Kommission in aller Kürze: Es ist so, dass seit 1944 ein internationales Abkommen besteht, das Steuern auf internationalen Flügen verbietet. Es ist daher nach Auffassung der Kommission nicht realistisch, dass hier international oder global eine andere Lösung gefunden werden kann. Auch der Ansatz, einen europäischen Alleingang zu bestreiten, der von der Initiative des Kantons Zürich verfolgt wird, wird nicht als zielführend betrachtet. Damit würde den europäischen Fluggesellschaften ein Wettbewerbsnachteil entstehen. Die Kommission bevorzugt andere Ansätze. Wir werden im Rahmen der Neuauflage der Revision des CO₂-Gesetzes auch wieder Gelegenheit haben, uns über den Flugverkehr zu unterhalten. Ich bin sicher, dass dann entsprechende Vorschläge auf dem Tisch liegen werden.

Zusammengefasst: Die Initiative des Kantons Zürich ist mehr ein Ausdruck von Hoffnung, dass im Rahmen der europäischen Initiative "Fit for 55" zumindest eine europäische Lösung gefunden werden kann, aber sie beantragt keinen Erlassentwurf. Sie verlangt auch etwas, das die Schweiz nicht umsetzen kann, da sie nicht Mitglied der EU ist.

Aus all diesen Überlegungen heraus beantrage ich Ihnen namens der Kommissionsmehrheit, der Standesinitiative keine Folge zu geben.

Mazzone Lisa (G, GE): L'expression de l'espoir est de mon point de vue toujours à soutenir. Quoi qu'il en soit, ce que montre cette initiative du canton de Zurich, c'est le système qui subventionne indirectement la pollution par le trafic aérien. Pourquoi y a-t-il une subvention indirecte? Parce que pour le kérosène, à la différence de toutes les autres énergies fossiles, notamment pour le chauffage, il n'y a aucun impôt ni taxe. Donc, quand vous tournez la clé de votre voiture pour allumer le moteur, vous payez une taxe, alors que quand vous volez, il n'y a aucun impôt ni taxe. La conséquence, c'est que les coûts liés au trafic aérien sont pris en charge exclusivement par la collectivité.

On a parlé auparavant des coûts en matière de bruit. Ces coûts sont très importants. Je prends l'exemple de Genève: les conséquences du trafic aérien représentent des millions de francs, qui sont entièrement à la charge de la collectivité. De cette manière, on dope artificiellement la demande, parce qu'on permet d'avoir des prix trop bas, qui incitent à prendre l'avion, parce qu'on sait qu'il y a une très grande élasticité des prix. La variation du prix a un impact très fort sur la décision de prendre l'avion ou pas.

Je suis d'accord avec le rapporteur: la question de la taxation du kérosène est une question globale. Je rappelle qu'il y a eu des discussions assez poussées au sein de l'Union européenne – parce qu'il y a énormément de vols à l'intérieur de l'Union européenne – pour introduire une taxe sur le kérosène.

Malheureusement, à ce stade, ce n'est pas le cas, mais effectivement la Suisse aurait pu intervenir – il me semble que dans d'autres domaines, la Suisse sait toujours faire valoir certains intérêts. Après, on pourrait interpréter cette initiative comme la mise en place d'une taxe sur les billets d'avion. Je rappelle que, dans la loi sur le CO₂, cette proposition existait. On a très vite dit, après la loi sur le CO₂, que la taxe sur les billets d'avion n'avait pas de majorité. C'est toujours le problème des paquets: on se dit que toutes les mesures sont fausses, alors que, prises une à une, plusieurs auraient des majorités possibles.

La taxe sur les billets d'avion, selon un sondage effectué après l'échec de la révision de la loi sur le CO₂ en votation, convainc encore 70 pour cent de la population, surtout si on peut l'utiliser pour financer en partie l'adaptation au

AB 2023 S 600 / BO 2023 E 600

réchauffement climatique, notamment en faveur de l'agriculture. Il y aurait donc là un enjeu. Je rappelle que le trafic aérien est responsable de 27 pour cent de notre "facture climatique", non seulement à cause du kérosène, mais aussi à cause d'autres gaz à effet de serre. Il y a un facteur trois à cause de ces autres gaz à effet de serre. C'est donc un domaine dans lequel il manque une politique climatique. On doit intervenir, et la tentative du canton de Zurich me paraît juste.

Je rappelle aussi que les pays voisins connaissent une taxe sur les billets d'avion. Pour insister sur le thème de l'élasticité des prix, je rappelle que 80 pour cent des vols au départ de la Suisse ont une destination européenne. Ce sont autant de vols que l'on devrait pouvoir remplacer par des déplacements en train, en tout cas une grande partie d'entre eux, mais pour cela il faut changer les conditions-cadres. Dans ce cadre, et aussi dans la perspective des discussions sur la loi sur le CO₂, cette initiative du canton de Zurich est un bon signal.



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Sommersession 2023 • Zehnte Sitzung • 13.06.23 • 08h15 • 22.306
Conseil des Etats • Session d'été 2023 • Dixième séance • 13.06.23 • 08h15 • 22.306



Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.306/5881)

Für Folgegeben ... 10 Stimmen

Dagegen ... 20 Stimmen

(6 Enthaltungen)

