



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)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 24.09.24 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

Antrag der Mehrheit

Der Initiative keine Folge geben

Antrag der Minderheit

(Trede, Clivaz Christophe, Glättli, Munz, Roth David, Suter)
Der Initiative Folge geben

Proposition de la majorité

Ne pas donner suite à l'initiative

Proposition de la minorité

(Trede, Clivaz Christophe, Glättli, Munz, Roth David, Suter)
Donner suite à l'initiative

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Sie haben einen schriftlichen Bericht der Kommission erhalten.

Trede Aline (G, BE): Der Kanton Zürich hat eine Standesinitiative eingereicht, die fordert, der Bund solle dazu eingeladen werden, sich mit Nachdruck für die Einführung einer Kerosinsteuer einzusetzen. Es ist eine sehr offen und sehr schwach formulierte Standesinitiative. Ich möchte Ihnen deshalb noch einige inhaltliche Argumente für die Kerosinsteuer geben und Ihnen beliebt machen, diese Standesinitiative anzunehmen. Ich glaube, es ist uns allen bewusst, dass die Flugtickets vor allem für Kurzflüge aktuell viel zu billig sind. Wenn wir sehen, dass wir für 20, 30 oder 40 Franken für ein Wochenende nach Barcelona jetten können, dann ist das, glaube ich, für alle nicht ganz normal. Das sind eigentlich Preise, die unmöglich sind. Sie sind nur möglich, weil es eben keine Kerosinsteuer gibt und weil die Flugtickets von vielen Abgaben befreit sind – im Unterschied zu anderen Verkehrsträgern, die für das, was sie ausstossen, auch aufkommen. Die ganze Internalisierung der externen Kosten findet beim Flugverkehr überhaupt nicht statt. Es wird immer das Argument ins Feld geführt, dass es das internationale Chicagoer Abkommen gibt, das den Flugverkehr

AB 2024 N 1825 / BO 2024 N 1825

ausnimmt. Das stimmt, und das gibt dann so absurde Argumentationen wie in jener Antwort auf meinen Vorstoss für mehr Nachtzüge: Hier wurde argumentiert, dass die Schweiz eigentlich eine bessere CO2-Bilanz hätte, wenn alle fliegen und nicht die Nachtzüge nehmen oder mit dem Zug ins Ausland fahren würden, weil dieser Verkehrsträger in der CO2-Bilanz drin ist, der Flugverkehr aber eben nicht.





Diese Standesinitiative will ja explizit, dass sich der Bund auch international dafür einsetzt, dass eine Besteuerung endlich möglich wird. Auch das abgelehnte CO₂-Gesetz hatte eine Flugticketabgabe drin, das wissen Sie. Der Flugverkehr und die Flugticketabgabe waren nicht das entscheidende Argument, weshalb die Revision des CO₂-Gesetzes damals abgelehnt wurde. In der Nachbefragung hat man gesehen, dass eine Mehrheit der Bevölkerung eigentlich damit einverstanden wäre, dass der Flugverkehr auch teurer wird.

Es gibt einen zusätzlichen, neuen Aspekt: Wir sprechen ja alle davon, dass wir einen Bundeshaushalt haben, der nicht im Lot ist. Die Grüne Fraktion findet, dass wir auch auf der Einnahmenseite schauen sollten, dass dort mehr Einnahmen generiert werden. Eine Kerosinsteuer oder eben auch eine Flugticketabgabe, also eine Monetarisierung der externen Kosten, würde für die Schweiz Zusatzeinnahmen von 1,5 Milliarden Franken generieren. Ich denke, das ist doch ein Betrag, den wir uns auf der Zunge zergehen lassen sollten.

Ich bitte Sie deshalb, diese Standesinitiative anzunehmen. Der Kanton Zürich, ein sehr bürgerlicher Kanton, hat sie an uns überwiesen.

Hurter Thomas (V, SH): Frau Trede, ich habe eine ganz kurze Zwischenfrage. Eine solche Steuer nützt ja nur etwas, wenn sie international ist. Wenn Sie diese Steuer hier in der Schweiz einführen, führt das wahrscheinlich nur dazu, dass der Treibstoff dann einfach im Ausland eingekauft wird und damit natürlich auch die Attraktivität unserer Region entsprechend zu leiden beginnt. Wie sehen Sie das?

Trede Aline (G, BE): Sie kommen immer wieder mit diesem Argument, Herr Kollege Hurter – vielen Dank! Ich glaube, der Auftrag der Initiative ist sehr klar: Sie will, dass man sich international für dieses Anliegen einsetzt. Ja, es ist klar, dass diese Kerosinsteuer eigentlich international erhoben werden sollte. Ich glaube, wir sind uns aber einig, dass das Verursacherprinzip ein gutes ist. Dort würden wir uns finden, da bin ich sicher.

Kolly Nicolas (V, FR), pour la commission: La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie (CEATE) du Conseil national a examiné l'initiative déposée par le canton de Zurich lors de sa séance de commission du 9 avril dernier. Le Conseil des Etats avait décidé de ne pas donner suite à cette initiative cantonale, par 20 voix contre 10 et 6 abstentions, lors de sa séance du 13 juin 2023.

Cette initiative vise l'introduction d'une taxe sur le kérosène pour le trafic aérien à l'échelle des pays de l'Union Européenne. Selon cette proposition, la taxe devrait s'appliquer tant aux vols nationaux qu'internationaux, et son montant devrait être fixé de manière à inciter une réduction notable des émissions de CO₂.

La CEATE vous recommande de ne pas donner suite à cette initiative pour les raisons suivantes. Premièrement, cette proposition est incompatible avec l'article 24 lettre a de la Convention relative à l'aviation civile internationale conclue à Chicago le 7 décembre 1944, dont la Suisse est signataire et qui interdit notamment la taxation des carburants d'aviation. Renégocier ou dénoncer cet accord semble extrêmement complexe et poserait bon nombre de problèmes à la Suisse dans l'organisation de son aviation civile.

Deuxièmement, introduire une taxe sur le kérosène uniquement à l'échelle européenne désavantagerait nos compagnies aériennes par rapport à celles d'autres régions où cette taxe ne s'appliquerait pas. Cela pourrait encourager un phénomène de tourisme du carburant qui consisterait à ce que les compagnies aériennes choisissent de faire le plein en dehors de l'Union européenne afin d'éviter la taxe. Ce type de distorsion affaiblirait la position économique des transporteurs européens.

Troisièmement, la taxation du kérosène ne permettrait peut-être pas de réduire de manière significative les émissions de CO₂ du secteur aérien. Les taxes seules ne garantissent pas nécessairement une réduction substantielle des vols ou un changement de comportement des consommateurs. Par ailleurs, je rappelle que la population suisse a refusé l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion lors du référendum sur la loi sur le CO₂ en 2021.

Quatrièmement, la mise en oeuvre d'une telle taxe nécessiterait des ajustements importants des systèmes de taxation existants et une coordination très complexe avec les Etats membres de l'Union européenne. La gestion de la taxe et la redistribution des revenus générés poseraient également des défis logistiques et administratifs considérables, et augmenterait le risque de bureaucratie inefficace.

Pour toutes ces raisons, la commission de votre conseil propose, par 17 voix contre 6, de ne pas donner suite à cette initiative du canton de Zurich pour l'introduction d'une taxe sur le kérosène.

Wasserfallen Christian (RL, BE), für die Kommission: Ich kann es vorwegnehmen: Wir haben die Thematiken der Flugticketabgabe und Kerosinsteuer zum x-ten Mal diskutiert. Die Argumentationsgrundlage ist immer noch genau dieselbe, und sie wurde mit der Frage von Herrn Hurter eigentlich auch schon erwähnt.

Das CO₂-Gesetz ist bekanntlich abgelehnt worden, weil die Bevölkerung keine Flugticketabgabe wollte. Dies hätte auch zu sehr unschönen Verwerfungen im Markt geführt, indem die Schweizer Flughäfen im Vergleich zu



den ausländischen grenznahen Flughäfen unattraktiver geworden wären. Es hätte einfach eine Verlagerung des Flugverkehrs ins Ausland stattgefunden. Aber eine Reduktion der effektiv geflogenen Meilen hätte nicht stattgefunden, nein, es hätte sogar eine kontraproduktive Wirkung gegeben.

Eine Kerosinsteuer, wie von der vorliegenden Standesinitiative gefordert, ist mit internationalem Recht nicht kompatibel. Man müsste das Chicagoer Abkommen von 1944 kündigen, denn Artikel 24 sieht vor, dass der internationale Flugverkehr von Zöllen auf Waren, inklusive des Kerosins, weitgehend befreit ist. Das heisst, ein Flugzeug, das auf einem Flughafen landet und noch Kerosin an Bord hat, muss keine Zölle auf seine Waren zahlen. Die Waren sind, inklusive des Treibstoffes, steuerfrei zu behandeln. Wenn man das ändern wollte, würde zum einen eine riesige Bürokratie entstehen, und zum andern müsste man, wenn man dieser Initiative Folge geben würde, mit allen Ländern, die das jetzt vielleicht etwas anders sehen als die Schweiz, bilaterale Abkommen aushandeln, um entsprechend das bis anhin steuerbefreite Kerosin besteuern zu können. Da sage ich nur: viel Vergnügen bei der Aushandlung dieser Abkommen!

In diesem Zusammenhang möchte ich noch einmal betonen, dass für Inlandflüge eine Kerosinsteuer zur Anwendung kommt. Für Inlandflüge muss eine Kerosinsteuer entrichtet werden. Diese Besteuerung kommt vor allem bei der Luftwaffe zur Anwendung, aber beispielsweise auch für die Flugverbindung von Genf nach Zürich. Wir können im Inland Kerosinsteuern vorsehen, aber eben nicht im grenzüberschreitenden Verkehr.

In Bezug auf die CO₂-Reduktion gibt es verschiedene Systeme. Auf internationaler Ebene hat die Internationale Zivilluftfahrtorganisation das Corsia-System ins Leben gerufen, mit welchem versucht wird, eben auch im Flugverkehr die CO₂-Vorgaben zu erreichen und dort eine Absenkung herbeizuführen. Die Schweiz nimmt seit einigen Jahren, seit 2020, am EU-Emissionshandelssystem teil, mit welchem der Flugverkehr, aber auch die Industrie generell darauf verpflichtet werden, Massnahmen zur Reduktion von CO₂ zu beschliessen.

Mit dem Vorstoss wird die Schweiz aufgefordert, sich für die Einführung einer Kerosinsteuer für den Flugverkehr im Rahmen der EU-Staaten einzusetzen. Die Problematik einer solchen Initiative besteht nun aber darin, dass diese unilateral von der Schweiz und den EU-Staaten eingeführt würde.

AB 2024 N 1826 / BO 2024 N 1826

Denn ich kann mir nicht vorstellen, dass in anderen Regionen der Welt – wie zum Beispiel Middle East, Amerika, die USA, China – eine reziproke Besteuerung zur Anwendung käme. Aus diesem Grund würde sich einfach eine Verlagerung des Luftverkehrs in andere Regionen ergeben. Vor allem würden natürlich die Middle East Carriers profitieren, weil diese ab ihren Hubs steuerfrei unterwegs sein könnten, während die europäischen, inklusive der Schweizer Gesellschaften, einer Steuer unterworfen wären und tendenziell natürlich mehr Flüge voll besteuert werden müssten. Das gibt kontraproduktive Verwerfungen, ungleich lange Spiesse zugunsten der amerikanischen, Middle-East- und asiatischen Fluggesellschaften. Ich kann mir nicht vorstellen, dass das im Interesse der Schweiz sein könnte.

Deshalb bittet Sie die Mehrheit der Kommission, der Standesinitiative keine Folge zu geben.

Wismer-Felder Priska (M-E, LU): Herr Wasserfallen, Sie haben zu Beginn Ihrer Ausführungen über die Flugticketbesteuerung gesprochen, die wir im Rahmen des CO₂-Gesetzes diskutiert haben. Können Sie aber bestätigen, dass wir im Rahmen dieser Diskussion in der Kommission, in der es eben um eine Kerosinsteuer ging – die in meinen Augen etwas anderes ist als eine Ticketbesteuerung –, nur über die Kerosinsteuer gesprochen haben und nicht über eine Ticketbesteuerung?

Wasserfallen Christian (RL, BE), für die Kommission: Nein, ich habe in meinen Ausführungen ja gesagt, dass es verschiedene Vorstösse gegeben hat. In den Ausführungen zur Einführung einer Kerosinsteuer hat selbst die Befürworterin dieser Initiative von Flugticketabgaben und vom CO₂-Gesetz gesprochen. Es ist einfach wichtig, festzuhalten, dass all diese Dinge, seien das Flugticketabgaben, sei das die Kerosinsteuer usw., sehr schwierig sind und zu kontraproduktiven Verwerfungen führen. Das wurde in der Kommission diskutiert.

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Die Mehrheit der Kommission beantragt, der Standesinitiative keine Folge zu geben. Eine Minderheit Trede beantragt, der Standesinitiative Folge zu geben.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.306/29596)

Für Folgegeben ... 70 Stimmen

Dagegen ... 122 Stimmen

(0 Enthaltungen)

