

VD / Standesbegehren SP-GRÜ-Fraktion vom 18. September 2018

Besteuerung der Flugtickets in der Höhe der CO₂-Abgabe auf Flugbenzin / Kerosin

Antrag der Regierung vom 30. Oktober 2018

Nichteintreten.

Begründung:

Das Anliegen ist in den eidgenössischen Räten bereits hängig (Postulat Seiler Graf 17.3129). Der Bundesrat wird dabei aufgefordert, die Einführung einer Ticketabgabe auf allen Flugtickets zu prüfen in Angleichung an die umliegenden Staaten. Dabei soll die Abgabehöhe abhängig von der Länge der Flugstrecke sein. Die Einnahmen dieser Abgabe sollen verursachergerecht für Umwelt- und Sicherheitsmassnahmen im Zusammenhang mit dem Flugverkehr gebraucht werden.

Der Vorstoss erscheint aber auch sachlich unbegründet. Es kann hierzu auf die Begründung des Bundesrates zum vorstehend erwähnten Vorstoss verwiesen werden:

«Der Bundesrat ist sich bewusst, dass die Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs gemäss den aktuell verfügbaren Prognosen auch in Zukunft stark ansteigen werden. Aus diesem Grund unterstützt er das von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation im Herbst 2016 bestätigte globale Ziel, ab 2020 ein CO₂-neutrales Wachstum anzustreben und zu diesem Zweck unter anderem auch eine globale marktbasierte Massnahme zur Kompensation der darüber hinausgehenden CO₂-Emissionen einzuführen. Bei einer Verknüpfung des schweizerischen Emissionshandelssystems (EHS) mit demjenigen der EU will der Bundesrat den Luftverkehr im Einklang mit der EU dem EHS unterstellen. Ein entsprechendes Abkommen wurde Anfang 2016 paraphiert. Analog zur geltenden Regelung in der EU würden daher Flüge innerhalb der Schweiz und zwischen dem Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) und der Schweiz einbezogen. Die Ausgestaltung des europäischen EHS für die Luftfahrt wird zurzeit revidiert. In diesem Zusammenhang hat das EU-Parlament am 15. Februar 2017 in erster Lesung beschlossen, die Menge der Emissionsrechte für Luftfahrzeugbetreiber nach 2020 einmalig um 10 Prozent und anschliessend jährlich um 2,2 Prozent abzusenken und den Anteil der Versteigerung von Emissionsrechten deutlich anzuhäben. Der dazugehörige Entscheid des EU-Rates steht noch aus. Diese Verschärfung dürfte eine wesentlich grössere CO₂-Wirkung entfalten als eine Ticketabgabe. Wie der Bundesrat bereits in früheren Stellungnahmen auf ähnliche Vorstösse (Motion Masshardt 13.3901 und Postulat Lachenmeier-Thüring 10.4006) ausgeführt hat, könnte eine Ticketabgabe auch unerwünschte wirtschaftliche und ökologische Folgen mit sich bringen. Die Erfahrung, dass Verkehrsströme ins Ausland verlagert werden, hat denn beispielsweise in den Niederlanden und Dänemark auch zum Rückzug ähnlich gelagerter Vorhaben und in Österreich zur Halbierung der Abgabehöhe geführt. Zu beachten ist auch, dass der Bund eine entsprechende Ticketabgabe nur gestützt auf eine ausdrückliche Grundlage in der Bundesverfassung erheben könnte. Für die vorliegende Ticketabgabe fehlt diese Grundlage.

Massnahmen zur Begrenzung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt und zur Förderung eines hohen technischen Sicherheitsniveaus werden in der Schweiz bereits heute verursachergerecht unterstützt einerseits über Gebühren (z.B. lärmabhängige Landetaxen) und anderer-

seits aus den Einnahmen der Mineralölsteuer. Die Mineralölsteuer wird allerdings nur auf Treibstoffen für Inlandflüge erhoben, weil eine Kerosinsteuer auf internationalen Flügen gegen eine Vielzahl bilateraler Abkommen der Schweiz mit anderen Staaten über den Luftlinienverkehr verstossen würde.»

Diesen Ausführungen ist aus Sicht der Regierung nichts beizufügen.