

Debatte vom 25.09.2019 zur CO2 Abgabe auf Privatflügen

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission:

Die Kommission hat während der Beratung sehr viel Zeit in das gesamte Konzept investiert. Das Thema des **Einzelantrages Minder war Gegenstand der Diskussionen**, nur: Wir waren uns einig, dass die Flugticketabgabe eben auf Tickets erhoben wird. **Die Komplexität bei Privat- und Rettungsflügen** hat eben auch gezeigt, dass dort eine Umsetzung ein mögliches **Bürokratiemonster** würde, zum Beispiel bei der Erhebung der Abgabe - Stichwort Flugzeughalter ohne Domizil in der Schweiz. Hinzu kommt, dass eine **faire Abgabe auch die Flugzeugtypen, die Grösse, das Alter und gleichzeitig auch den Treibstoffverbrauch berücksichtigen müsste**.

Zudem waren wir uns in der Kommission einig, dass wir auf **eine Flugticketabgabe verzichten** können, wenn wir **eine internationale CO2-Besteuerung** auf Kerosin haben. Deshalb hätten wir auch schon in der Diskussion, die wir ausführlich in der Kommission hatten, keine Mehrheiten für den Einzelantrag Minder gefunden; dies zu Ihrer Information.

Minder Thomas (V, SH):

Die Flugticketabgabe ist unbestritten. Beim Lösungsansatz hat man eine Abstufung gewählt, bei welcher die Abgabe bei kurzen Flügen und solchen in der Economy Class weniger hoch ausfällt als bei Langstreckenflügen und Flügen in der ersten Klasse. **Ziel war, sämtliche Passagiere, Passagierklassen und Fluglängen zu erfassen.**

Vielleicht nicht gerade vergessen, aber zumindest keinen geeigneten Lösungsansatz gefunden hat man für **jegliche Flüge mit Privatjets** ausgehend von der Schweiz. Damit gibt es für diese auch keine Abgabepflicht, denn die Benutzer von Privatjets **kaufen kein Ticket** oder zumindest kein klassisches Flugticket. Diese Unterlassung ist ein Fehler, und der muss korrigiert werden. **Privatflüge in und aus der Schweiz heraus müssen ebenfalls erfasst werden.** Auch **Personen, welche im Privatjet fliegen**, sollen eine CO2-Steuer bezahlen. Mir ist bewusst, dass die Lenkungswirkung bei dieser gut betuchten Klientel nicht riesig sein wird, doch im Volk würde es niemand verstehen, wenn wir Economy-Class-Flüge taxieren, die Privatjets hingegen, mit ihren noch viel problematischeren Flügen, geradezu über die CO2-Abgabe hinwegfliegen lassen würden. Allerspätestens im Nationalrat würde dieses Anliegen aufgegriffen. Wir sind also gut beraten, bereits hier im Erstrat Privatjets zu erfassen.

Was **ganz genau unter "Privatjet" fällt, überlasse ich dem Bundesrat.** Er kann das in den Ausführungsverordnungen definieren; ich habe es **bewusst offengelassen.** Selbstverständlich geht es beim Fliegen im Privatjet **in erster Linie um das gewerbsmässige Fliegen** und nicht um Schulungs-, Rettungs- und Trainingsflüge oder um Flüge im Zusammenhang mit **dem Holzen oder dem Versorgen** von Hütten im alpinen Gebiet. Die **Rega** usw. würde ebenfalls nicht tangiert. Artikel 36 bis Absatz 2 meines Antrages ermöglicht, **genau solche Ausnahmen** zuzulassen.

Wichtig ist auch festzustellen, dass bei einem Privatjet oftmals kein Ticket bestellt und ausgestellt wird, daher kann der Privatjetflug nicht über die Flugticketabgabe erfasst werden. Hier braucht es einen anderen Ansatz. Ich habe mit diesem Einzelantrag eine Privatflugabgabe von 500 Franken pro Start gewählt. Darunter fallen **sollen aber auch alle touristischen Sightseeing-Flüge, die kommerzielle Privatflüge** darstellen. Der Ansatz einer Steuer pro Start ist unbürokratisch.

Jeder Privatjet wird beim Starten vom abgehenden Flughafen in der Schweiz eine CO2-Steuer von 500 Franken belegt und fakturiert haben. Gewicht des Fliegers, Anzahl Passagiere, Destination,

Reisedistanz, Flugdauer - das spielt keine Rolle. Die Abgabe wird ebenfalls dem Klimafonds zugewiesen.

Eine Pauschale ist eine unbürokratische Lösung. Es stimmt, dass die 500 Franken willkürlich ausgewählt wurden. Das gilt aber auch für die Beträge 30 bis 120 Franken bei der Flugticketabgabe. Die Kerosinbesteuerung oder eine allfällige Kerosinauftankungstaxe habe ich verworfen, weil so das Risiko besteht, dass der Privatjet gar nicht mehr in der Schweiz auftanken würde.

Die Anzahl Flüge, Abflüge und Flüge innerhalb der Schweiz mit Privatjets konnte ich leider nicht eruieren. Was man jedoch weiss, wenn man auf Google sucht, ist, dass alleine während des WEF in Davos etwa 1500 Privatjets in der Schweiz landen und starten. Meine Einschätzung ist jene, dass es sich um mehrere Tausend Flüge mit Privatjets oder auch Sightseeing-Flüge pro Jahr handeln muss.

Ich bitte Sie, meinem Einzelantrag zu einer CO2-Besteuerung für Privat.

Cramer Robert (G, GE):

Ce à quoi nous convie notre collègue Thomas Minder, par le biais de sa proposition qui est extrêmement développée, c'est un débat de commission. Parce que si vous aviez déposé une proposition pour dire quelque chose comme "**le Conseil fédéral peut prévoir de taxer les vols privés**", on **aurait parlé d'autre chose**. Mais vous avez fait le **choix de faire un texte qui est assez développé**, et je me dois de vous **poser quelques questions**.

Dans le texte en langue française qui m'a été remis, on parle de "**vols privés**". Dans votre intervention, vous avez exclusivement utilisé le terme "**Privatjet**". Alors est-ce que **l'on parle de "jets privés" ou de "vols privés"**? Il y a là **une grande différence**. Si vous parlez des vols privés, je comprends qu'on devrait faire tomber sous le coup de cette disposition des vols, par exemple, qui **relèvent des avions à hélice**, avec lesquels des personnes pratiquant l'aviation **font un tour de deux heures et viennent se reposer à l'aéroport**; elles devraient donc payer 500 francs de taxe de décollage. Je comprends que ceux qui font du **parachutisme** et qui montent dans un avion pour ensuite se faire larguer en parachute devraient **payer 500 francs de taxe**. Je comprends que ceux qui font **du planeur et qui se font remorquer par un avion** devraient payer chaque fois 500 francs. Tous ces cas, j'ai le sentiment, risquent de représenter **un gros volume** de ce que sont les vols privés, les vols **en jet représentant** vraisemblablement **une fraction** de ce volume.

Alors ensuite la question que je me pose, c'est de savoir ce dont nous sommes en train de parler. Est-ce que nous sommes opposés au fait que des avions soient dans le ciel ou est-ce que nous sommes en train de parler d'une loi sur le CO2? Si nous parlons d'une loi sur le CO2, on doit prendre des mesures qui visent à éviter des émissions, qui visent à éviter que trop de CO2 parte dans l'air. Mais si vous **visez les avions à hélice**, leur **consommation n'est pas notablement différente de celle d'une voiture**. Donc si, demain, je vous dis que **chaque fois que vous montez dans votre voiture**, vous devez **payer 500 francs de taxe**, je pense que vous trouverez que c'est un petit peu disproportionné.

Si je vous pose ces questions, c'est parce que je crains beaucoup ce genre de propositions qui ne sont pas étudiées en commission, pour lesquelles nous n'avons pas - mais peut-être que Madame la conseillère fédérale pourra nous donner quelques éléments de réponse - un rapport qui nous est soumis par l'administration et dont **on ne peut pas chiffrer les effets**. Parce que l'effet de ce genre de propositions, c'est **de fournir des aliments à ceux qui vont déposer un référendum** contre la loi.

Je me suis permis de rappeler, au cours du débat d'entrée en matière, que nous avons essayé de respecter un certain nombre de principes durant tous les travaux de commission. Le principe numéro un est de faire une loi qui soit là pour **répondre à l'Accord de Paris**, et **non pas pour se faire plaisir** et pour mettre dans la loi des choses que nous aimons ou que nous n'aimons pas, mais pour y fixer des

dispositions qui doivent viser une certaine efficacité. Deuxièmement, il s'agissait de faire une loi sur laquelle nous pourrions nous expliquer et sur laquelle, en cas de campagne référendaire, nous pourrions expliquer ce que nous avons fait et, surtout, une loi qui ne vise pas à créer de nouvelles oppositions que l'on n'aurait pas eues autrement et, ainsi, à créer les soutiens au référendum.

Voilà donc le sens de mon intervention. Je suis, à ce stade du débat en tout cas, extrêmement dubitatif. Autant je pourrais comprendre des normes qui concernent les "Privatjet", les jets privés, parce que, effectivement, ce sont de gros consommateurs d'énergie, autant je pense que les choses doivent **être étudiées avec beaucoup plus, disons, de nuances et de précautions**, s'agissant d'autres types de vols privés.

Minder Thomas (V, SH):

Ich nehme gerne Stellung zum Votum des Kollegen Cramer. Herr Cramer, Sie wissen, sind Sie doch schon lange genug in diesem Rat, dass ich nicht in der Kommission bin und nur hier im Rat das Recht habe, Einzelanträge zu stellen.

Der Bundesrat wird das definieren. Ich habe **ganz klar offengelassen, was man unter "Privatjet"** versteht. Ich verstehe unter "Privatjet" Flugzeuge, die im Privatbesitz sind, sodass man für einen Flug **kein kommerzielles Ticket kaufen** muss. Die Leute müssen **an irgendeinem Schweizer Flughafen** lediglich das Flugzeug besteigen, um losfliegen zu können. Es geht also um Flüge, für welche kein Flugticket gelöst wird, sei es über das Internet oder an irgendeinem Schalter. Es geht um Flüge von **Personen, die mit einem Flugzeug bzw. Privatjet unterwegs sind, das in ihrem Privatbesitz** ist.

Der Text ist so offen formuliert, dass der Bundesrat die Ausnahmen, die Sie noch erwähnt haben, definieren kann.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin:

Ich nehme gerne Stellung zum Einzelantrag Minder. Ich habe in der Tat grosses Verständnis für diesen Einzelantrag, denn Sie haben jetzt diese Flugticketabgabe beschlossen, wissen aber, dass da einfach **noch einige ohne Flugticket fliegen, die von der Flugticketabgabe nicht betroffen** sind. In Bezug auf die CO₂-Emissionen ändert sich aber natürlich nichts, ob Sie nun ein Flugticket haben oder nicht - da hat Herr Ständerat **Minder tatsächlich den Finger auf einen wunden Punkt** gelegt.

Gleichzeitig anerkenne ich Ihre Bemühungen, hier eine Formulierung zu finden - auch mit dem Betrag von 500 Franken -, die verfassungsmässig ist. **Um verfassungsmässig zu sein, müssen Sie ja eine Lenkungsabgabe beschliessen.** Da kommt aber schon das erste Fragezeichen vonseiten des Bundesrates: **Inwiefern haben 500 Franken tatsächlich eine Lenkungswirkung?** Der Privatflug ist wirklich die absolut teuerste Form, um sich fortzubewegen, und da sind 500 Franken einfach relativ wenig. Man müsste sich deshalb sicher anschauen, ob man hier wirklich schon von einer **Lenkungswirkung sprechen kann, weil man sonst ein verfassungsrechtliches Problem hätte.**

Ein zweites Problem, das sich hier stellt - man muss das auch deutlich sagen -, ist folgendes: Wenn Sie in der Schweiz mit einem **Privatflieger fliegen, dann gibt es keinen Flugplan.** Es ist wie mit dem Auto, Sie fahren einfach los, Sie müssen sich bei niemandem anmelden, Sie müssen niemandem sagen, wohin Sie gehen oder wann Sie zurückkommen. Von daher ist das Ganze etwas schwierig. Wie berechnen Sie dann diese Flugabgabe? Wenn Sie eine Pauschale von 500 Franken haben, werden Sie dem effektiven Emissionsausstoss natürlich auch nicht unbedingt gerecht. Es macht ja in Bezug auf **den Emissionsausstoss** schon auch einen Unterschied, ob **Sie zwei Stunden oder zehn Minuten** in der Luft sind. Aber das Problem stellt sich, wie gesagt, nur bei Flügen innerhalb der Schweiz. Wenn Sie ins Ausland fliegen, ist es anders. Innerhalb der Schweiz ist es aber schwierig zu sagen, wohin bzw. wie weit Sie geflogen sind, um die Emissionen irgendwie auch zu berechnen.

Wir haben in der Schweiz wahrscheinlich etwa eine oder etwas über eine Million Flugbewegungen pro Jahr. Da stellt sich einfach die Frage, wie Sie dem gerecht werden können. Also vielleicht muss das der Erstrat, der Nationalrat, noch einmal anschauen, **vielleicht gäbe es auch eine andere Piste** - ich sage das hier einfach, ich stelle keinen Antrag. Er könnte aber vielleicht sagen, dass man zum Beispiel für Businessjets oder für private Flugreisen zu touristischen Zwecken einfach die **Mineralölsteuer erhöht**. Das ist **ein einfaches Instrument**: Wenn Sie weit und viel fliegen, ist es teurer, und wenn Sie weniger weit fliegen, ist es weniger teuer. Ob dies eine Lenkungswirkung hätte, müsste man anschauen - sie könnte unter Umständen gegeben sein.

Die Pauschale von 500 Franken wird jedenfalls einfach auch der **effektiven Umweltbelastung** natürlich **nicht gerecht**.

Ich bin mir bewusst, dass es hier eine **Lücke** gibt und es **sich lohnt, das noch einmal anzuschauen**. Dennoch würde ich Ihnen **nicht empfehlen, diesem Antrag zuzustimmen**, auch wenn Sie sich da sehr bemüht haben. Sie würden hier nämlich unter Umständen - ich sage es einmal so - mehr Angriffsfläche bieten, als effektiv ein bestehendes Problem lösen. Das ist die Überlegung. Deshalb würde ich Ihnen hier empfehlen, diesen Einzelantrag nicht anzunehmen.

Abstimmung - Vote

Für den Antrag Minder ... 18 Stimmen

Dagegen ... 16 Stimmen

(6 Enthaltungen)

6 fehlten