

Seitenblick des Präsidenten

Regard en coin du président



Matthias Samuel Jauslin
president@aeroclub.ch

Zentralpräsident
Aero-Club der Schweiz
Président central
Aéro-Club de Suisse

Flugreisen sind zu billig

Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass wir im Alltag viel klimawirksame Emissionen produzieren. In der Schweiz sind das im Schnitt pro Einwohner rund 6 Tonnen pro Jahr. Eine bedeutende Menge CO₂-Emissionen verursacht das Fliegen. Für einen Flug Zürich – Rom retour entstehen 357 Kilo CO₂ (myclimate). Eine Zahl, die den Normalbürger kaum abschreckt, diesen Flug für mickrige 80 Franken zu buchen. Ein Schnäppchen, für einen Städtetrip verlockend, zum Pendeln wie geschaffen. Der Preisvergleich mit der Bahn wirkt geradezu grotesk. Ganze 394 Franken müsste ich für ein Bahnticket retour hinblättern. Seien wir ehrlich – das Fliegen ist zu billig.

In der Wintersession ist das neue CO₂-Gesetz, das die Verminderung der Treibhausgasemissionen regelt, traktandiert. Mit der Genehmigung des Übereinkommens von Paris haben wir dem Ziel zugestimmt, dass die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 50 % gegenüber 1990 vermindert werden sollen. Dazu ist eine Totalrevision des CO₂-Gesetzes und ein mit der EU verknüpftes geregeltes Emissionshandelssystem (EHS) vorgesehen.

Der Bundesrat möchte zwar auch die Betreiber von Luftfahrzeugen zur Teilnahme am EHS verpflichten – Ausnahme sind unter anderem Flüge, die nach Sichtflugregeln durchgeführt werden. Doch eine ausdrückliche Lenkungsabgabe auf Flugtickets ist nicht geplant. Es verwundert daher nicht, dass eine Minderheit im Nationalrat diese Flugticketabgabe mittels Antrag fordert. Bereits heute kennen diverse europäische Länder zusätzliche Abgaben. Wobei es sich aber mehrheitlich um eine Luftverkehrssteuer handelt und damit die Staatskasse aufgepäppelt wird. Dies widerspricht jedoch der Idee einer Lenkungsabgabe, die das Ziel verfolgt, das Verhalten der Abgabepflichtigen in eine bewusste Richtung zu lenken.

Da stellt sich natürlich die Frage, wie die Passagiere auf einen solchen Preisanstieg reagieren würden und ob sie ihr Verhalten auch tatsächlich ändern. Die Lenkungswirkung, also zum Beispiel das Umsteigen auf die Bahn, kann folglich nur durch einen hohen Zuschlag entstehen. Weicht der Fluggast einfach auf einen ausländischen Flughafen aus, würde die ganze Lenkungswirkung verpuffen. Ich bin der Ansicht, dass eine Flugticketabgabe durchaus ein guter Ansatz wäre. Solange sich jedoch nicht die weltweite Luftfahrt in dieser Frage koordiniert, schaffen solche Abgaben ungleich lange Spiesse und wirtschaftliche Nachteile. Dies gilt es zu vermeiden. Daher wird das Parlament diesen Antrag wohl abschmettern.

Les voyages en avion sont trop bon marché

On ne saurait nier que nous produisons beaucoup d'émissions impactant sur le climat dans la vie quotidienne. En Suisse, cela représente environ 6 tonnes par an en moyenne par habitant. L'aviation est une source importante d'émission de CO₂. Pour un vol Zurich – Rome, il en résulte 357 kilos de CO₂ (myclimate). Un chiffre qui dérange à peine la moyenne des gens de réserver un tel vol pour 80 francs. Une bonne affaire, tentante et venant à point nommé pour une escapade citadine. La comparaison des prix avec le train semble carrément grotesque. Je devrais ainsi me défaire de 394 francs sonnants et trébuchants pour un billet de train aller-retour. Soyons honnêtes – voler en aviation est trop bon marché.

La loi sur le CO₂ figure au programme de la session d'hiver, des Chambres. Elle régleme la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Avec l'approbation de l'Accord de Paris, nous avons convenu de réduire de 50 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990. À cette fin, une révision totale de la loi sur le CO₂ et un système réglementé d'échange de quotas d'émission (SEQE) conjugué avec l'UE sont envisagés.

Le Conseil fédéral souhaiterait certes que les exploitants d'aéronefs également s'engagent à participer au SEQE, les exceptions incluant les vols opérés selon les règles de vol à vue. Une taxe d'incitation sur les billets d'avion n'est toutefois pas prévue. Il n'est donc pas surprenant qu'une minorité du Conseil national réclame la taxe en question. Déjà aujourd'hui, divers pays européens connaissent des taxes supplémentaires. Mais il s'agit en majorité d'une taxe d'aviation civile alimentant le trésor public. Elle contredit toutefois l'idée d'une taxe d'incitation qui vise à orienter le comportement des contribuables dans une direction bien définie.

Bien sûr, la question se pose, de savoir comment les passagers réagiraient à une telle augmentation de prix et s'ils changeaient réellement leur comportement. L'effet d'incitation, par exemple le passage au train, ne peut donc résulter que d'une majoration élevée. Si le passager se rabat tout simplement sur un aéroport étranger, l'effet d'incitation disparaîtra. Je suis d'avis qu'une taxe sur le billet d'avion serait une bonne approche. Cependant, tant que l'aviation mondiale ne se coordonne pas sur cette question, de telles taxes créeront l'iniquité et des désavantages économiques. C'est ce qu'il convient d'éviter. Par conséquent, le Parlement va probablement refuser catégoriquement cette requête.