

## Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.:  
Vorstossart: Standesinitiative  
Richtlinienmotion:   
Geschäftsnummer: 2019.BVE.14524

Eingereicht am:

Fraktionsvorstoss: Nein  
Kommissionsvorstoss: Nein  
Eingereicht von: de Meuron (Thun, Grüne) (Sprecher/in)

Egger (Frutigen, glp)  
Stampfli (Bern, SP)  
Vanoni (Zollikofen, Grüne)  
Frutiger (Oberhofen, BDP)  
Schnegg (Lyss, EVP)



Weitere Unterschriften:

Dringlichkeit verlangt: Nein  
Dringlichkeit gewährt: Ja

RRB-Nr.: vom  
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion  
Klassifizierung: Nicht klassifiziert  
Antrag Regierungsrat: **Annahme**

### Standesinitiative «Beitrag zum Erreichen der Klimaziele - Falsche Anreize zur Verkehrsmittelwahl ausmerzen und Flugticketabgabe einführen!»

---

Gestützt auf Artikel 160 Absatz 1 der Bundesverfassung reicht der Kanton Bern folgende Standesinitiative ein:

Änderung des Bundesgesetzes über die Verminderung von Treibhausgasemissionen (CO<sub>2</sub>-Gesetz).

#### 3a. Abschnitt: Flugticketabgabe

##### Art. 30a Grundsatz

<sup>1</sup> Der Bund erhebt ab 1. Januar 2022 eine Flugticketabgabe bei Abflügen im Linien- und Charterverkehr ab allen inländischen Flugplätzen, wenn der Anteil fossiler Flugtreibstoffe an den insgesamt in der Schweiz abgesetzten Mengen an fossilem Treibstoff im Jahr 2020 über 20 Prozent liegt.

<sup>1bis</sup> Ein Drittel des Ertrags der Abgabe wird im Rahmen der Zuständigkeiten des Bundes für Beiträge an Massnahmen verwendet, die zur langfristigen Anpassung an den Klimawandel und zur Vermeidung oder Bewältigung von Schäden an Personen oder an Sachen von erheblichem Wert in der Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre beitragen.

<sup>2</sup> Zwei Drittel des Ertrags aus der Abgabe werden nach Artikel 41 Absatz 2 an die Bevölkerung verteilt.

#### **Art. 30b** Bemessung der Flugverkehrsabgabe

<sup>1</sup> Die Abgabe bemisst sich an der Flugdistanz und der Anzahl der beförderten Fluggäste.

<sup>2</sup> Der Bundesrat legt die Höhe der Flugticketabgabe innert folgendem Rahmen fest:

- a. zwischen 12 und 20 Franken für Flüge in einen Mitgliedstaat des Europarates;
- b. zwischen 30 und 50 Franken für Flüge in einen anderen Staat.

<sup>3</sup> Er berücksichtigt dabei vergleichbare internationale Regelungen.

#### **Art. 30c** Abgabepflichtige Personen und Befreiung von der Luftverkehrsabgabe

<sup>1</sup> Abgabepflichtig sind Luftfahrzeugbetreiber, die Flüge ab einem inländischen Flugplatz durchführen.

<sup>2</sup> Der Bundesrat regelt die Ausnahmen. Er berücksichtigt dabei insbesondere Flüge mit hoheitlichen Aufgaben, für die medizinische Versorgung oder mit militärischen Zwecken und das Alter der Fluggäste.

#### Begründung:

Der Luftverkehr spielt eine entscheidende Rolle für das Klima. Während sein Beitrag an die Klimaerwärmung weltweit 5 Prozent beträgt, liegt er in der Schweiz bei 18 Prozent. Die Prognosen zeigen weiter nach oben. Einen grossen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl gerade bei europäischen Reisen dürfte der Preis haben. Wenn das Zugbillet an den Flughafen mehr kostet, als der Preis für das Flugticket in eine europäische Stadt, läuft etwas schief. Nicht nur Mobilitätsexperten und Wissenschaftler kritisieren die sehr tiefen Ticketpreise und fordern, dass der Preis mindestens auch die ökologischen Kosten enthalten muss, auch in der Öffentlichkeit findet ein Umdenken statt. Die Politik ist gefordert. Wenn nichts Konkretes unternommen wird, wird der Luftverkehr im Jahr 2030 in der Schweiz zum grössten Verursacher von Treibhausgasemissionen.

Doch trotz dieser Ausgangslage profitiert der internationale Flugverkehr nach wie vor von ungerechtfertigten Privilegien. Flüge ins Ausland sind von der Mineralölsteuer, der Mehrwertsteuer und der CO<sub>2</sub>-Abgabe befreit.

Wenn die Schweiz die Ziele von Paris erreichen will, muss sie die Treibhausgasemissionen in allen Bereichen stark reduzieren. Der Luftverkehr ist da keine Ausnahme.

Begründung der Dringlichkeit: Es ist wichtig, dass die Behandlung rechtzeitig erfolgt, also dann, wenn sich das Bundesparlament und dessen Kommissionen mit diesem Gesetz auseinandersetzen.

## Antwort des Regierungsrates

Im Rahmen der Vernehmlassung zur Totalrevision der CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung (RRB 1354/2016) hat sich der Regierungsrat bereits dezidiert für eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen ausgesprochen. Diese muss zwingend auch die Treibstoffe bei Flügen umfassen.

Konkret hat der Regierungsrat in der damaligen Vernehmlassung ausgeführt:

Die wirksamsten Massnahmen dürfen sich nicht auf jene Sektoren beschränken, die ohnehin bereits auf Kurs sind (Gebäudesektor und Industrie). Mit der aktuell vorgesehenen Ausklammerung von Treibstoffen droht das grösste und am schnellsten realisierbare Reduktionspotenzial des Sektors Verkehr weitgehend ignoriert zu werden, wodurch sich die Schweiz bei der Erfüllung des Übereinkommens von Paris unnötig von Reduktionsmassnahmen im Ausland abhängig macht. Der Regierungsrat vertritt dagegen klar die Haltung, dass auch die Schweiz ihren Beitrag leisten und selbst wirkungsvolle Massnahmen ergreifen muss.

Der Regierungsrat hält unverändert an seiner Haltung fest und begrüsst die Motionsforderung. Dies umso mehr als die heutigen Tiefpreise für Flüge, gegen die der öffentliche Verkehr nicht konkurrenzieren kann, heute mehr denn je in Frage gestellt werden.

Der Regierungsrat hält allerdings auch fest, dass die beantragte Standesinitiative trotz dringlicher Behandlung zu spät kommt. Denn der Ständerat wird bereits in der Herbstsession als Zweitrat das neue CO<sub>2</sub>-Gesetz behandeln. Dennoch ist der Regierungsrat bereit, die Motion anzunehmen.

Verteiler

- Grosser Rat