

Bundesversammlung

Assemblée fédérale

Assemblea federale

Assamblea federala



Le secrétaire général
CH-3003 Berne

REÇU 22 OCT. 2021

Grand Conseil du Canton du Valais
Service parlementaire
Grand-Pont 4
1951 Sion

Le 21 octobre 2021

19.314 é Iv. ct. VS. Pour une taxe environnementale sur les billets d'avion

Mesdames et Messieurs,

Le 18 septembre 2018, le Grand Conseil du Canton du Valais a adressé à l'Assemblée fédérale l'initiative susmentionnée.

Les deux conseils ont décidé de ne pas donner suite à l'initiative (Conseil des Etats : décision du 2 mars 2021; Conseil national : décision du 23 septembre 2021).

Pour de plus amples informations concernant les raisons qui ont motivé les décisions des conseils, je vous invite à vous reporter aux extraits ci-joints du Bulletin officiel ainsi qu'aux rapports y afférents des Commissions de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie.

Vous remerciant de bien vouloir prendre acte de ce qui précède, je vous prie d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de ma haute considération.


Philippe Schwab

Annexes mentionnées



19.310

**Standesinitiative Luzern.
Einführung einer CO₂-Abgabe
auf Flugtickets**

**Initiative déposée
par le canton de Lucerne.
Pour une taxe CO₂
sur les billets d'avion**

Vorprüfung – Examen préalable

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 02.03.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

19.314

**Standesinitiative Wallis.
Umweltabgabe auf Flugtickets**

**Initiative déposée
par le canton du Valais.
Pour une taxe environnementale
sur les billets d'avion**

Vorprüfung – Examen préalable

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 02.03.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

19.315

**Standesinitiative Freiburg.
Einführung einer Lenkungsabgabe
für den Flugverkehr**

**Initiative déposée
par le canton de Fribourg.
Introduction d'une taxe incitative
sur le trafic aérien**

Vorprüfung – Examen préalable



CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 02.03.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

19.319

**Standesinitiative Bern.
Beitrag zum Erreichen der Klimaziele.
Falsche Anreize
zur Verkehrsmittelwahl ausmerzen
und Flugticketabgabe einführen!**

**Initiative déposée
par le canton de Berne.
Contribution à la réalisation
des objectifs climatiques.
Éliminer les mauvaises incitations
au choix du mode de transport
et taxer les billets d'avion**

Vorprüfung – Examen préalable

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 02.03.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

20.317

**Standesinitiative Neuenburg.
Für die Einführung
einer Flugticketabgabe**

**Initiative déposée
par le canton de Neuchâtel.
Pour introduire une taxe
sur les billets d'avion**

Vorprüfung – Examen préalable

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 02.03.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

Präsident (Hefti Thomas, erster Vizepräsident): Es liegt ein schriftlicher Bericht der Kommission vor. Die Kommission beantragt ohne Gegenstimme, den fünf Initiativen keine Folge zu geben.



Schmid Martin (RL, GR), für die Kommission: Wir haben verschiedenste Standesinitiativen aus den Kantonen Luzern, Wallis, Freiburg, Bern und Neuenburg, welche sich rund um den Themenkreis zur Einführung einer Flugticketabgabe bewegen. Es geht insbesondere um die CO₂-Abgabe und um die Vermeidung von Treibhausgasen im Zusammenhang mit dem Flugverkehr.

Alle Initiativen haben gemeinsam, dass sie in irgendeiner Art eine Lenkungsabgabe oder eine Flugticketsteuer fordern, welche sich auf Kurz- oder Langstreckenflüge beziehen und auch die Privatfliegerei und sogar den Charter-Verkehr einbeziehen sollen. Gleichzeitig sehen die verschiedenen Initiativen vor, dass ein Teil der Abgabe an die Bevölkerung zurückerstattet werden könnte, wie das die bisherige CO₂-Lenkungsabgabe auch vorsieht, und dass mit dem anderen Teil, je nachdem in anderer Ausgestaltung, eine Massnahme zur CO₂-Vermeidung ergriffen werden könnte. Es könnten auch alternative Verkehrsmittel gefördert werden, damit umweltschädliche Transporte vermieden werden könnten, und die Finanzierung könnte auch Massnahmen gegen den Klimawandel umfassen; insoweit ist es ein breiter Anwendungskreis.

Wir haben in der ständerätlichen UREK diese verschiedensten Standesinitiativen ohne Anhörung diskutiert und sind zum Schluss gekommen, dass wir Ihnen beantragen, allen Standesinitiativen keine Folge zu geben. Wir sind einstimmig dieser Auffassung, und die Begründung wird Sie auch nicht überraschen. Warum? Wir haben ja erst vor Kurzem in diesem Rat das CO₂-Gesetz beraten. Im Rahmen dieser Beratungen haben wir auch die Frage der Flugticketabgabe und der Belastung der Privatfliegerei bzw. der Vermeidung des CO₂-Ausstosses in diesem Sektor breit diskutiert und im neuen CO₂-Gesetz eine Abgabe zwischen 30 und 120 Franken pro Flugticket vorgesehen, je nach Reisedistanz und Beförderungsklasse. Zudem ist im CO₂-Gesetz auch eine Abgabe von 500 bis 3000 Franken pro Start für grosse Privat- und Businessjets festgelegt worden. In Kürze wird ja eine Volksabstimmung zum CO₂-Gesetz stattfinden. Sollte das Gesetz angenommen werden, würde es auf den 1. Januar 2022 in Kraft gesetzt. Insofern sind also all diese Anliegen in unserer parlamentarischen Beratung zum CO₂-Gesetz aufgenommen und teilweise bereits umgesetzt worden.

Mit Blick auf diese Ausgangslage beantragt Ihnen die Kommission einstimmig, diesen Standesinitiativen keine Folge zu geben.

19.310, 19.314, 19.315, 19.319, 20.317

Den Initiativen wird keine Folge gegeben

Il n'est pas donné suite aux initiatives

AB 2021 S 39 / BO 2021 E 39



19.304

**Standesinitiative Genf.
Klimanotstand. Lenkungsabgabe
für den Flugverkehr**

**Initiative déposée
par le canton de Genève.
Urgence climatique.
Prélevons une taxe incitative
sur le trafic aérien**

Vorprüfung – Examen préalable

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 07.09.20 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

19.305

**Standesinitiative St. Gallen.
Besteuerung der Flugtickets
in der Höhe der CO2-Abgabe
auf Flugbenzin/Kerosin**

**Initiative déposée
par le canton de Saint-Gall.
Taxe sur les billets d'avion
d'un montant égal
à celui d'une taxe sur le CO2
prélevée sur le kérosène**

Vorprüfung – Examen préalable

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 07.09.20 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

19.310

**Standesinitiative Luzern.
Einführung einer CO2-Abgabe
auf Flugtickets**

Initiative déposée



**par le canton de Lucerne.
Pour une taxe CO2
sur les billets d'avion**

Vorprüfung – Examen préalable

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 02.03.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

19.314

**Standesinitiative Wallis.
Umweltabgabe auf Flugtickets**

**Initiative déposée
par le canton du Valais.
Pour une taxe environnementale
sur les billets d'avion**

Vorprüfung – Examen préalable

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 02.03.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

19.315

**Standesinitiative Freiburg.
Einführung einer Lenkungsabgabe
für den Flugverkehr**

**Initiative déposée
par le canton de Fribourg.
Introduction d'une taxe incitative
sur le trafic aérien**

Vorprüfung – Examen préalable

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 02.03.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

19.319



**Standesinitiative Bern.
Beitrag zum Erreichen der Klimaziele.
Falsche Anreize
zur Verkehrsmittelwahl ausmerzen
und Flugticketabgabe einführen!**

**Initiative déposée
par le canton de Berne.
Contribution à la réalisation
des objectifs climatiques.
Éliminer les mauvaises incitations
au choix du mode de transport
et taxer les billets d'avion**

Vorprüfung – Examen préalable

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 02.03.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

20.307

**Standesinitiative Basel-Stadt.
Abgabe auf Flugtickets und Engagement
für eine internationale Kerosinsteuern**

**Initiative déposée
par le canton de Bâle-Ville.
Taxe sur les billets d'avion
et engagement en faveur d'un impôt
international sur le kérosène**

Vorprüfung – Examen préalable

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 16.06.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

20.317

**Standesinitiative Neuenburg.
Für die Einführung
einer Flugticketabgabe**

Initiative déposée



par le canton de Neuchâtel.

**Pour introduire une taxe
sur les billets d'avion**

Vorprüfung – Examen préalable

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 02.03.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

20.319

**Standesinitiative Basel-Landschaft.
Kerosinsteuer auf Flugtickets**

**Initiative déposée
par le canton de Bâle-Campagne.
Frapper les billets d'avion d'une taxe
sur le kérosène**

Vorprüfung – Examen préalable

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 16.06.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.21 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

Antrag der Mehrheit

Den Initiativen keine Folge geben

Antrag der Minderheit

(Wismer Priska, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Hurni, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter)

Den Initiativen 19.305, 19.310, 19.314, 19.315, 19.319 und 20.317 Folge geben

Antrag der Minderheit

(Klopfenstein Broggini, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Hurni, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter, Wismer Priska)

Den Initiativen 19.304 und 20.307 Folge geben

Antrag der Minderheit

(Masshardt, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Hurni, Klopfenstein Broggini, Munz, Schneider Schüttel, Suter, Wismer Priska)

Der Initiative 20.319 Folge geben

Proposition de la majorité

Ne pas donner suite aux initiatives

Proposition de la minorité

(Wismer Priska, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Hurni, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Munz, Schnei-



der Schüttel, Suter)

Donner suite aux initiatives 19.305, 19.310, 19.314, 19.315, 19.319 et 20.317

Proposition de la minorité

(Klopfenstein Broggin, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Hurni, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter, Wismer Priska)

Donner suite aux initiatives 19.304 et 20.307

Proposition de la minorité

(Masshardt, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Hurni, Klopfenstein Broggin, Munz, Schneider Schüttel, Suter, Wismer Priska)

Donner suite à l'initiative 20.319

Präsident (Aebi Andreas, Präsident): Sie haben einen schriftlichen Bericht der Kommission erhalten.

Jauslin Matthias Samuel (RL, AG), für die Kommission: Wir kommen zu neun Standesinitiativen. Alle haben das gleiche bzw. ein ähnliches Thema. Es geht einmal mehr um Flugticketabgaben. Ihre Kommission, die UREK-N, hat diese Standesinitiativen im August 2021 geprüft. An dieser Stelle möchte ich mich als Sprecher der Kommission bei den Kantonen bedanken, dass sie solche Themen auch behandeln und Probleme auf die Traktandenliste nehmen. Es geht um die Standesinitiativen Genf, St. Gallen, Luzern, Wallis, Freiburg, Bern, Basel-Stadt, Neuenburg und Basel-Landschaft. Diese Initiativen haben sechsmal Flugticketabgaben zum Thema, einmal eine Kerosinsteuer, und bei zwei Initiativen geht es um beides.

Sie werden daher auch sehen, dass es verschiedene Minderheiten gibt. Es gibt drei Minderheiten, die sich noch entsprechend melden werden. Ich kann Ihnen hier aber verkünden, dass die Kommission sämtlichen Standesinitiativen keine Folge gegeben hat, und zwar überall mit 12 zu 10 Stimmen. Einzig bei der Standesinitiative Basel-Landschaft lautete das Resultat 11 zu 10 Stimmen. Diese Initiative ist der Sonderfall. Es handelt sich um die einzige Initiative, die nur eine Kerosinsteuer betrifft und keine Flugticketabgabe enthält.

Die Kommission ist durchaus der Meinung, dass die Billigflüge, die es weiterhin gibt, ein Problem darstellen und dass es nicht wirklich praktisch ist, wenn man für wenige Euros von Zürich nach Amsterdam oder von Basel nach Frankfurt fliegen kann. Aus dieser Sicht ist das Fliegen zu günstig. Doch das Fliegen über Flugticketabgaben, die schlussendlich in der Kasse des Bundes oder des Staates landen werden, einfach zu verteuern, kann keine Lösung sein.

In der Diskussion um die CO₂-Gesetzgebung haben wir schon einige Sachen diskutiert, wie z. B. die Probleme, die bei Flugticketabgaben in der Umsetzung aufkommen, die internationale Abstimmung mit anderen Staaten, die Höhe der Flugticketabgaben und vor allem auch die Distanzen, die berücksichtigt werden sollten, oder die Abhängigkeiten, die entstehen könnten. Sie können sich erinnern: In diesem Zusammenhang war vor allem der Flugplatz Basel-Mülhausen ein grosses Thema, weil dieser in zwei Staaten liegt, nämlich in der Schweiz und in Frankreich.

Das zweite Thema ist das Kerosin. Hier muss man beachten, dass die Befreiung von der Kerosinsteuer im Jahr 1944, also im Zweiten Weltkrieg, auf die Traktandenliste der internationalen Luftfahrt kam. Mit der Befreiung wollte man der Wirtschaft auf die Beine helfen, was auch sehr gut geklappt hat und auch heute noch klappt.

Warum stellt die Kerosinsteuer aus Sicht der Kommission ein Problem dar? Weil sie eben nicht national abgestimmt werden kann, weil sie international befreit ist und weil ein Flugzeug in der dritten Dimension Grenzen überfliegt. Wenn z. B. ein Flugzeug von Zürich nach New York fliegt, erfolgt zwar der kleinste Teil des Fluges über Schweizer Hoheitsgebiet, trotzdem müsste dieses Flugzeug das teure Kerosin, das es in Zürich getankt hat, versteuern, was wiederum die Schweiz abschöpfen würde.

Ein weiterer wichtiger Punkt: Diese Initiativen wurden alle vor der Abstimmung über das CO₂-Gesetz eingereicht. Das Volk hat dieses Gesetz im Referendum abgelehnt. Die Flugticketabgabe war ein Teil dieses Gesetzes, und es kann nicht sein, dass wir bereits wieder eine neue Gesetzgebung anschieben. Viel wichtiger wäre, dass die Luftfahrt ihre Verantwortung jetzt wahrnimmt und entsprechend ihrer Aussage zu Corsia die freiwillige CO₂-Reduktion auch wirklich vollzieht. Die Kommission erachtet es als wichtig, dass der Luftverkehr seine Verantwortung wahrnehmen muss, und wir sind überzeugt, dass er diese Verantwortung auch wahrnehmen wird. Trotzdem möchte die Kommission mit dem Postulat 21.3973 den Bundesrat beauftragen, aufzuzeigen, wie ein CO₂-neutrales Fliegen bis 2050 möglich ist. Das wurde bis heute nicht dargelegt, und wir sind gespannt auf die Aussagen, sofern dieses Postulat angenommen wird.



Wir bitten Sie daher, sämtlichen neun Standesinitiativen keine Folge zu geben. Die Minderheiten werden sich separat noch zu Wort melden.

Page Pierre-André (V, FR), pour la commission: Je vais essayer dans les minutes qui suivent de ne pas décoller, et encore moins de planer dans les nuages, mais de garder les pieds sur terre à l'heure de vous parler des taxes sur les billets d'avion.

La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie de notre conseil, au nom de laquelle j'ai le plaisir de piloter le rapport, vous recommande de rejeter les initiatives déposées par différents cantons qui visent à introduire une taxe sur les billets d'avion ou un impôt international sur le kérosène.

Plusieurs minorités proposent cependant de donner suite à ces initiatives.

Neuf cantons ont déposé une initiative visant soit à introduire une taxe sur les billets d'avion et, ou, un impôt international sur le kérosène. Neuf, à savoir: Genève, Saint-Gall, Lucerne, le Valais, Fribourg, Berne, Bâle-Ville, Neuchâtel et Bâle-Campagne. Dans le détail, six cantons souhaitent l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion, un canton veut un impôt international sur le kérosène et deux cantons visent les deux objectifs. Le 13 juin dernier, faut-il le rappeler, la révision totale de la loi sur le CO₂ a été rejetée par le souverain.

Notre commission estime que l'aviation doit davantage contribuer à la protection du climat, raison pour laquelle elle a décidé, par 17 voix contre 6 et 1 abstention, de déposer un postulat qui charge le Conseil fédéral de démontrer, dans un rapport, la manière dont il serait possible d'atteindre un trafic aérien neutre en matière de CO₂ d'ici 2050. Mais voilà que neuf cantons veulent un décollage quasi immédiat, avec les revendications que je viens de vous présenter.

Lors de sa séance du 24 août dernier, notre commission a examiné ces neuf initiatives déposées par des cantons et elle estime, dans sa majorité, qu'il est prématuré de déterminer aujourd'hui déjà des instruments ad hoc pour atteindre la neutralité en matière de CO₂ du trafic aérien. D'où le postulat que je viens d'évoquer; une démarche qui devrait faire avancer la future politique climatique dans le domaine aérien.

Mais, dans l'intervalle, la majorité de notre commission a estimé que cette question devait être traitée dans le cadre des discussions relatives à la politique climatique de la Suisse à long terme. Et elle estime qu'il ne serait pas judicieux de donner suite maintenant aux neuf initiatives.

Plusieurs minorités ont un plan de vol différent. Elles considèrent qu'il est opportun d'agir rapidement et d'impliquer davantage l'aviation dans les mesures de protection du climat. Pour ces minorités, ces neuf initiatives démontrent que les cantons, ruraux ou urbains, qui ont déposé ces initiatives, reconnaissent que la charge environnementale produite par l'aviation est un problème urgent. Par ailleurs, une minorité qui soutient l'initiative du canton de Bâle-Ville relève que le projet de révision totale de la loi sur le CO₂ n'avait pas abordé la question de l'introduction d'un impôt international sur le kérosène; ce serait, avec l'adoption de cette initiative, l'occasion de lancer le débat parlementaire à ce sujet.

En conclusion, les vols de huit initiatives sont cloués au sol par 12 voix contre 10 et 2 abstentions. Le neuvième vol reste sur le tarmac par 11 voix contre 10 et 3 abstentions.

Une minorité de la commission propose d'autoriser le décollage pour les initiatives 19.305, 19.310, 19.314, 19.315, 19.319 et 20.317. Une autre minorité de la commission propose le feu vert aux initiatives 19.304 et 20.307, et une troisième minorité vous propose de donner suite à l'initiative 20.319.

Pour terminer, la majorité de la commission vous demande de rejeter ces initiatives déposées par des cantons, en attendant que le ciel suisse s'éclaircisse grâce au rapport demandé au Conseil fédéral via notre postulat.

Wismer-Felder Priska (M-E, LU): Ich äussere mich zu den Minderheiten, die eine Ticketbesteuerung möchten. Herr Page hat Ihnen die Geschäftsnummern eben genannt.

Heute haben wir die Aufgabe, uns gleich zu mehreren Standesinitiativen zu äussern, die in den Jahren 2019 und 2020 eingereicht wurden. Alle haben sie ein Ziel: Der Flugverkehr soll genauso wie die anderen Formen der Mobilität im Rahmen einer Flugticketbesteuerung einen Beitrag zur Erreichung des Ziels "netto null bis 2050" leisten. Das ist ein breit abgestütztes Anliegen. Das zeigt sich deutlich darin, dass mindestens in diesen neun Kantonen eine Mehrheit der Parlamente dieses berechnete Anliegen zu uns nach Bern geschickt hat. Darunter ist auch mein Kanton, der Kanton Luzern, ein durch und durch bürgerlicher Kanton.

Nun kann man zu Recht anführen, dass wir mit der Abstimmung am 13. Juni dieses Jahres über das CO₂-Gesetz auch über die Einführung einer Ticketbesteuerung abgestimmt haben. Wir alle wissen, dass dieses Gesetz an der Urne abgelehnt wurde. Wir wissen aber auch, dass das CO₂-Gesetz viele unterschiedliche Themen und Massnahmen beinhaltet hatte und entsprechend sehr komplex war. Welche Punkte genau am Ende zur Ablehnung geführt haben, kann nicht mit Sicherheit gesagt werden. Es war aber auf alle Fälle eine Kombination von Widerständen gegen einzelne Massnahmen.



Unsere Aufgabe hier im Rat ist es nun, in die Zukunft zu schauen. Wir sind in der Situation, dass wir den Auftrag haben, trotzdem weiterzudenken und weiterzugehen. Wir haben die Aufgabe auszuloten, wie wir die Ziele des Pariser Abkommens erreichen können. Der Weg über die Totalrevision des CO₂-Gesetzes war nicht der richtige, das wissen wir heute.

Aber die Herausforderung ist geblieben. Wir tun gut daran, für die Ausarbeitung neuer Lösungsansätze die unmissverständlichen Zeichen aus den Kantonen nicht zu ignorieren, sondern eine breite und ganzheitliche Sichtweise zu behalten – eine Sichtweise, bei der alle Sektoren einbezogen werden.

Wenn wir diesen Standesinitiativen Folge geben, behalten wir uns die Offenheit, die wir benötigen, wenn wir in zukünftigen Vorlagen eine gerechte und breit abgestützte Lösung anstreben. Einzig um diese Offenheit bitte ich Sie heute.

Sagen Sie Ja zu den Standesinitiativen. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und Ihre Unterstützung.

Rüegger Monika (V, OW): Frau Wismer, Sie sind ja in einer Partei der Mitte, die sich immer wieder sehr gerne auf die Fahne schreibt, so staatstragend und lösungsorientiert zu sein. Wie halten Sie es mit der Akzeptanz und der Achtung gegenüber dem Volk, das vor drei Monaten zu dieser Vorlage Nein gesagt hat? Wie nehmen Sie sich das Recht heraus, hier etwas herauszuschälen und das Gefühl zu haben, bürgerliche Kantone hätten dem zugestimmt? Ich komme auch aus einem bürgerlichen Kanton; 65 Prozent haben zur ganzen Vorlage Nein gesagt. Wie viel Achtung haben Sie vor dem Volk?

Wismer-Felder Priska (M-E, LU): Vielen Dank, Frau Rüegger, für diese Frage. Ich weiss nicht, ob Sie mich richtig verstanden haben. Ich habe nicht gesagt, dass die bürgerlichen Kantone das CO₂-Gesetz angenommen haben. Ich habe gesagt, dass bürgerliche Kantone diese Standesinitiativen eingereicht haben.

Die Antwort auf Ihre Frage habe ich in meinem Votum gegeben. Ja, ich weiss, das CO₂-Gesetz wurde abgelehnt. Diese Massnahme hier war aber eine unter vielen, und es ist heute nicht zu eruieren, welche Massnahme genau zur Ablehnung geführt hat.

Egger Mike (V, SG): Geschätzte Kollegin Wismer, Sie haben das Pariser Klimaabkommen angesprochen. Sind Sie nicht auch der Auffassung, dass man dort das Bevölkerungswachstum berücksichtigen müsste, um die Ziele zu erreichen?

Wismer-Felder Priska (M-E, LU): Vielen Dank für Ihre Frage, Herr Egger. Ich erlaube mir, heute nicht darauf zu antworten, weil das nicht Gegenstand dieser Standesinitiativen ist und mit diesen Standesinitiativen nichts zu tun hat.

Imark Christian (V, SO): Geschätzte Kollegin, Sie haben gesagt, verschiedene kantonale Parlamente würden die Forderung nach einer Flugticketbesteuerung stellen. Man muss dazu natürlich schon sagen, dass diese Vorstösse allesamt noch eingereicht wurden, bevor sich die Schweizer Bevölkerung zu einer Flugticketabgabe geäussert hat. Und man muss auch noch sagen: Die Bevölkerung der Kantone, die hier eine Standesinitiative vorlegen – Luzern, Wallis, Freiburg, Bern, Basel-Landschaft –, hat auch Nein zu einer Flugticketsteuer gesagt! Kann es sein, dass die Parlamente dieser Kantone eventuell an der eigenen Bevölkerung vorbeipolitisieren?

Wismer-Felder Priska (M-E, LU): Herr Imark, danke für Ihre Frage. Ich kann nur noch einmal wiederholen: Wir haben über das CO₂-Gesetz abgestimmt. Das war, Sie wissen das, eine durchaus komplexe Vorlage, die viele Massnahmen beinhaltet hat. Wir haben in diesen Kantonen nicht über die Flugticketbesteuerung als einzelne Massnahme abgestimmt. Ich möchte hier mit dem Antrag, diesen Standesinitiativen Folge zu geben, lediglich die Offenheit behalten, dass solche Massnahmen auch in Zukunft diskutiert werden können. Etwas anderes verlange ich nicht.

Klopfenstein Broggin Delphine (G, GE): Le kérosène est le seul carburant exonéré de toute taxe. Cette situation est déloyale par rapport aux autres modes de transport et elle conduit à des prix pour les billets d'avion qui sont anormalement bas, des prix records, en dehors de tout entendement, complètement hors sol, comme en témoigne l'exemple d'un aller-retour Genève-Barcelone pour quelques dizaines de francs. Ces prix artificiels font flamber le nombre des vols, tandis que l'aviation reste l'un des plus gros émetteurs de gaz à effet de serre.

A côté de cette réalité, nous nous sommes pourtant engagés collectivement ici, et le Conseil fédéral avec nous, à signer l'Accord de Paris, et donc à réduire massivement nos émissions de CO₂. Le Conseil fédéral a encore réitéré son intention avec l'objectif de réduction de 50 pour cent de nos émissions de CO₂ à l'horizon 2030, et ceci dans la nouvelle révision de la loi sur le CO₂. Mais le secteur aéroportuaire semble échapper aux



mesures qui permettraient réellement de réduire ces émissions. La nouvelle proposition du Conseil fédéral fait état d'une subvention qui serait accordée aux compagnies d'aviation qui feraient recours, partiellement seulement à du carburant synthétique. Cette mesure semble bien faible au regard de l'immensité de l'enjeu.

Les deux initiatives que ma minorité soutient concernent le double principe d'une taxe sur le kérosène et sur les billets d'avion. Un double principe qui pourrait être appliqué graduellement, avec l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion avant celle sur le kérosène, tout ceci évidemment en s'harmonisant avec l'Europe.

L'initiative du canton de Genève nous demande d'édicter une taxe incitative sur les billets d'avion pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Mais cette même initiative demande également que nous prenions langue avec le reste du monde pour discuter d'une taxe sur le kérosène. L'initiative du canton de Bâle-Ville vise quant à elle l'introduction d'une taxe sur tous les billets d'avion, à l'instar des pays voisins de la Suisse. Elle a aussi pour but que nous démarrions des négociations au niveau international de manière à discuter l'instauration d'une taxe sur le kérosène. Ces deux initiatives font écho à des démarches similaires menées dans sept autres cantons de Suisse.

Nous le savons très bien, le fait d'exonérer le kérosène de toute taxe est scellé dans une convention. Cette convention a été signée à Chicago en 1944. A l'époque, 52 pays étaient dans l'affaire. Cette convention a été modifiée neuf fois depuis et ce sont désormais 193 pays qui sont signataires.

Les deux initiatives demandent donc que nous entrons dans les négociations, et c'est essentiel d'entrer dans les négociations pour discuter de cette taxe sur le kérosène. Cela fait aussi écho aux réflexions menées au niveau européen. Cet été, nous avons appris que l'Europe réfléchissait à instaurer un principe de taxe sur le kérosène pour les vols internes à l'Europe, car, oui, l'Europe l'avait annoncée. Si les contours de la mesure ne sont pas encore définis, la Commission européenne a imaginé une taxe de 0,17 à 0,5 euro par litre de kérosène, avec l'objectif de diminuer en parallèle le nombre de vols et, de ce fait, la quantité de CO₂ émis par le secteur.

Oui, je le sais, vous allez certainement me dire que la population s'est opposée à la révision de la loi sur le CO₂ en la rejetant à 51,6 pour cent en juin dernier. Mais il faut aussi rappeler que les cantons les plus concernés par l'aviation, à savoir les cantons de Zurich, de Genève et de Bâle-Ville, ont accepté la révision de la loi. Imposer une pollution accrue à des cantons favorables à une forte régulation de nos émissions de CO₂ serait incompréhensible.

Rappelons aussi que la loi sur le CO₂ révisée constituait un "package" et qu'il est difficile de mesurer le soutien populaire pour chacune des mesures qu'elle contenait. Je pense qu'il faut aussi prendre en considération les résultats de l'analyse Vox de GFS Bern, qui est très claire puisqu'elle révèle que la moitié des opposants à la loi seraient pour une action plus décisive en faveur de climat, et que les écueils principaux de la loi se cristalliseraient davantage autour de la question du chauffage, avec notamment le problème du locataire captif, et évidemment autour de la question du prix de l'essence.

Le message porté par la minorité est très clair: si la population est prête à une action forte pour lutter contre le réchauffement climatique, il faut se donner des moyens clairs et cibler les secteurs qui sont les plus gros émetteurs de CO₂. Le principe d'une taxe sur les billets d'avions, en attendant celle sur le kérosène, le tout évidemment en nous harmonisant avec les pays voisins, est à retenir. Mais il est nécessaire – et je tiens à le dire ici clairement – d'accompagner la mesure avec des moyens financiers suffisants pour rendre les alternatives à l'avion attractives, c'est-à-dire procéder à des investissements massifs pour les lignes de trains rapides et les liaisons en train de nuit en Europe. Il s'agit de réorienter les passagers et les passagères de l'air vers le rail, en Europe, et d'accompagner généreusement cette transition.

Masshardt Nadine (S, BE): Eine starke Minderheit beantragt Ihnen, der Standesinitiative 20.319 des Kantons Basel-Landschaft mit dem Titel "Kerosinsteuer auf Flugtickets" Folge zu geben. Diese Standesinitiative fordert, dass eine Verfassungsgrundlage ausgearbeitet wird, um eine international koordinierte Besteuerung von Kerosin zu ermöglichen. Der Bund soll sich dafür einsetzen, dass das Chicagoer Abkommen von 1944 entsprechend angepasst wird.

Die grosse Minderheit teilt dieses Anliegen und beantragt Ihnen deshalb, Folge zu geben – aus folgenden Gründen:

Der Flugverkehr alleine ist in der Schweiz für rund einen Fünftel des menschengemachten Klimaeffekts verantwortlich. Der Flugverkehr ist zudem einer der am schnellsten wachsenden Verursacher von Treibhausgasen. Im internationalen Flugverkehr wird Kerosin jedoch noch immer nicht besteuert. Grundlage für diese Bestimmung – wir haben es bereits gehört – ist das Chicagoer Abkommen von 1944. Dieses ist aber längst nicht mehr zeitgemäss, denn eine Förderung des Flugverkehrs ist definitiv nicht mehr angebracht.

Heute gilt für den Flugverkehr das Gegenteil des Verursacherprinzips. Das Fliegen wird aktuell steuerlich be-



vorzugt: Der internationale Flugverkehr zahlt weder Mehrwertsteuer noch CO₂-Abgabe oder Mineralölsteuer, wie dies Autofahrende oder Hausbesitzende tun. Die steuerliche Bevorzugung ist erst recht unhaltbar, weil sie das Bestreben der Schweiz nach mehr Klimaschutz untergräbt. Deshalb soll die Schweiz sich auch international für die Anpassung des Chicagoer Abkommens einsetzen.

Die EU-Kommission hat übrigens am 14. Juli 2021 ein europaweites Vorgehen für die Kerosinbesteuerung von innereuropäischen Flügen beschlossen. Es wäre sinnvoll und wünschenswert, wenn die Schweiz von Beginn an dabei wäre und dieses Vorgehen unterstützen würde.

Zudem – und das scheint mir doch sehr zentral – gilt das demokratiepolitisch hervorgebrachte Argument, dass die Bevölkerung doch schon darüber abgestimmt habe, hier eben nicht. Denn eine Kerosin-Besteuerung war bekanntlich gerade nicht Teil des CO₂-Gesetzes.

Ich bitte Sie deshalb – im Namen der grossen Minderheit – der Standesinitiative des Kantons Basel-Landschaft Folge zu geben.

Imark Christian (V, SO): Frau Masshardt, Sie wollen ja mit dieser Abgabe erreichen, dass weniger geflogen wird. Können Sie uns sagen, wie viel dann weniger geflogen wird, wenn wir dieser Standesinitiative Folge geben?

Masshardt Nadine (S, BE): Es geht vor allem um eine Frage der Gerechtigkeit. Alle Mobilitätsarten werden besteuert, das Fliegen bis heute nicht.

Egger Mike (V, SG): Geschätzte Kollegin Masshardt, Sie haben davon gesprochen, dass der Flugverkehr subventioniert wird. Wie sieht das beim öffentlichen Verkehr aus? Können Sie mir da einige Zahlen zur Subventionierung nennen?

Masshardt Nadine (S, BE): Sie wissen, dass alle Mobilitätsformen besteuert werden, auch der öffentliche Verkehr. Dort zahlen Sie eine Mehrwertsteuer, beim Flugverkehr eben nicht.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Frau Masshardt, es ist schon erstaunlich, wie man den Volkswillen, der sich in der Ablehnung des CO₂-Gesetzes gezeigt hat, so ignorieren kann. Man will jetzt trotzdem diese Initiativen in einer Hauruckübung durchbringen. Ist Ihnen eigentlich bekannt, dass in der Schweizer Bundesverfassung bereits eine Kerosinsteuer bei Inlandflügen existiert?

Masshardt Nadine (S, BE): Vielen Dank, Herr Wasserfallen, ich möchte vor allem auf den Vorwurf reagieren, dass wir den Volkswillen nicht akzeptieren. Ich habe es ausgeführt: Das stimmt eben gerade nicht. Über die Einführung einer international koordinierten Kerosinsteuer haben wir nicht abgestimmt und hat die Bevölkerung nicht abgestimmt. Deshalb ist es sehr legitim, dass wir hier heute darüber abstimmen, und es ist auch im Sinne des Kantons Basel-Landschaft.

19.304

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 19.304/23679)

Für Folgegeben ... 75 Stimmen

Dagegen ... 96 Stimmen

(11 Enthaltungen)

19.305

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 19.304/23680)

Für Folgegeben ... 79 Stimmen

Dagegen ... 95 Stimmen

(16 Enthaltungen)



19.310

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 19.304/23681)

Für Folgegeben ... 81 Stimmen

Dagegen ... 94 Stimmen

(17 Enthaltungen)

19.314

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 19.304/23682)

Für Folgegeben ... 74 Stimmen

Dagegen ... 95 Stimmen

(22 Enthaltungen)

19.315

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 19.304/23683)

Für Folgegeben ... 76 Stimmen

Dagegen ... 96 Stimmen

(19 Enthaltungen)

19.319

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 19.304/23684)

Für Folgegeben ... 81 Stimmen

Dagegen ... 96 Stimmen

(14 Enthaltungen)

20.307

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 19.304/23685)

Für Folgegeben ... 75 Stimmen

Dagegen ... 97 Stimmen

(20 Enthaltungen)

20.317

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 19.304/23686)

Für Folgegeben ... 81 Stimmen

Dagegen ... 97 Stimmen

(15 Enthaltungen)



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2021 • Neunte Sitzung • 23.09.21 • 08h00 • 19.304
Conseil national • Session d'automne 2021 • Neuvième séance • 23.09.21 • 08h00 • 19.304

PROVISORISCHE FASSUNG – VERSION PROVISOIRE



20.319

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 19.304/23687)

Für Folgegeben ... 85 Stimmen

Dagegen ... 98 Stimmen

(9 Enthaltungen)

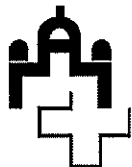


Ständerat

Conseil des États

Consiglio degli Stati

Cussegl dals stadis



- 19.310** é **lv. ct. LU. Pour une taxe CO₂ sur les billets d'avion**
- 19.314** é **lv. ct. VS. Pour une taxe environnementale sur les billets d'avion**
- 19.315** é **lv. ct. FR. Introduction d'une taxe incitative sur le trafic aérien**
- 19.319** é **lv. ct. BE. Contribution à la réalisation des objectifs climatiques.
Éliminer les mauvaises incitations au choix du mode de transport et
taxer les billets d'avion**
- 20.317** é **lv. ct. NE. Pour introduire une taxe sur les billets d'avion**

Rapport de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du
16 février 2021

Réunie le 16 février 2021, la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des États a procédé à l'examen préalable des initiatives visées en titre, déposées par le canton de Lucerne, du Valais, de Fribourg, de Berne et de Neuchâtel, respectivement les 4 septembre 2019, 18 septembre 2019, 5 novembre 2019, 13 novembre 2019 et 1^{er} avril 2020.

Les initiatives demandent à l'Assemblée fédérale d'introduire une taxe incitative sur les billets d'avion.

Propositions de la commission

La commission propose, sans opposition, de ne pas donner suite à l'initiative 19.310, déposée par le canton de Lucerne.

La commission propose, sans opposition, de ne pas donner suite à l'initiative 19.314, déposée par le canton du Valais.



La commission propose, sans opposition, de ne pas donner suite à l'initiative 19.315, déposée par le canton de Fribourg.

La commission propose, sans opposition, de ne pas donner suite à l'initiative 19.319, déposée par le canton de Berne.

La commission propose, sans opposition, de ne pas donner suite à l'initiative 20.317, déposée par le canton de Neuchâtel.

Rapporteur : Schmid Martin

Pour la commission :
Le président

Martin Schmid

Contenu du rapport

- 1 Texte des initiatives cantonales
- 2 Considérations de la commission



1 Texte des initiatives cantonales

1.1 Initiative du canton de Lucerne (19.310)

Se fondant sur l'art. 160, al. 1, de la Constitution fédérale, le canton de Lucerne soumet à l'Assemblée fédérale l'initiative suivante, conçue en termes généraux :

Le canton de Lucerne demande à l'Assemblée fédérale de frapper les billets d'avion d'une taxe sur le CO₂. Les recettes ainsi obtenues seront, d'une part, restituées directement à la population dans le cadre du régime actuel de redistribution de la taxe sur le CO₂ et, d'autre part, affectées au financement de mesures visant à réduire les émissions de CO₂.

1.2 Initiative du canton du Valais (19.314)

Le Grand Conseil du canton du Valais demande à l'Assemblée fédérale d'introduire dans la loi sur le CO₂ une taxe environnementale sur les billets d'avion. Cette taxe a pour objectifs de supprimer la concurrence déloyale entre les différents moyens de transport en appliquant le principe du pollueur-payeur d'une part, et d'encourager le développement de moyens de transport alternatifs, moins émetteurs de gaz à effet de serre d'autre part.

1.3 Initiative du canton de Fribourg (19.315)

S'appuyant sur l'art. 160, al. 1, de la Constitution fédérale du 18 avril 1999, le Grand Conseil du canton de Fribourg soumet à l'Assemblée fédérale l'initiative cantonale suivante :

Les autorités fédérales sont invitées à arrêter les dispositions législatives nécessaires pour :

1. édicter une taxe sur les billets d'avion pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre et consacrer la totalité de celle-ci exclusivement à des projets environnementaux de mobilité ;
2. inciter au transfert vers des modes de déplacement moins polluants ; et
3. participer à la compensation des effets négatifs engendrés par le changement climatique.

1.4 Initiative du canton de Berne (19.319)

L'Assemblée fédérale est invitée à introduire, dans la loi fédérale sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre (loi sur le CO₂), le texte suivant :

Par. 3a : Taxe sur les billets d'avion

Art. 30a Principe

Al. 1

La Confédération prélève à compter du 1^{er} janvier 2022 une taxe sur les billets d'avion dans le trafic de lignes au départ de tous les aéroports nationaux si la part des carburants fossiles utilisés dans le trafic aérien dépasse de 20% la quantité totale de carburants fossiles écoulee en Suisse en 2020.

Al. 1^{bis}

Un tiers du produit de la taxe est affecté, dans le cadre des compétences de la Confédération, aux contributions aux mesures visant à prévenir et à maîtriser les dommages aux personnes ou aux biens d'une valeur considérable qui pourraient résulter de l'augmentation de la concentration du gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

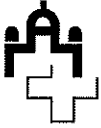
Al. 2

Deux tiers du produit de la taxe sont redistribués à la population conformément à l'art. 41, al. 2.

Art. 30b Calcul de la taxe sur le trafic aérien

Al. 1

La taxe est calculée en fonction de la distance parcourue et du nombre de passagers transportés.



Al. 2

Le Conseil fédéral fixe le montant de la taxe sur les billets d'avion selon le cadre suivant :

- a. entre 12 et 20 francs pour les vols vers un État membre du Conseil de l'Europe;
- b. entre 30 et 50 francs pour les vols vers un autre État.

Al. 3

A cet égard, il tient compte des réglementations internationales comparables.

Art. 30c

Personnes assujetties à la taxe et exemption de la taxe sur le trafic aérien

Al. 1

Sont soumis à contribution les exploitants d'aéronefs qui effectuent des vols dans le trafic de lignes au départ d'un aéroport national.

Al. 2

Le Conseil fédéral règle les exceptions. Il prend en compte notamment des exceptions pour le transport de jeunes enfants ainsi que pour les vols destinés à accomplir des missions régaliennes, à prodiguer des soins médicaux ou à remplir un but militaire.

1.5 Initiative du canton de Neuchâtel (20.317)

Le Grand Conseil de la République et canton de Neuchâtel, exerçant son droit d'initiative en matière fédérale, adresse à l'Assemblée fédérale la proposition d'initiative suivante, formulée en termes généraux :

L'Assemblée fédérale édicte une taxe forfaitaire sur les billets d'avion afin d'inciter les voyageurs à utiliser des moyens de transports moins polluants. La taxe est redistribuée pour deux tiers à la population et pour un tiers au transport ferroviaire et au transport régional voyageurs (TRV).

2 Considérations de la commission

La commission a déjà tenu compte de l'objectif des initiatives des cantons de Lucerne, du Valais, de Fribourg, de Berne et de Neuchâtel, à savoir l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion, dans le cadre du projet de révision totale de la loi sur le CO₂ (17.071). Les Chambres fédérales ont adopté cette révision lors du vote final, le 25 septembre 2020. Le projet entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2022 pour autant qu'il ne soit pas rejeté lors de la votation populaire. La taxe sur les billets d'avion prévue par le projet a fait l'objet de discussions approfondies et bénéficie d'un large soutien. Son montant se situera entre 30 et 120 francs par billets d'avion et dépendra de la distance parcourue et de la classe de transport. En outre, la nouvelle loi sur le CO₂ prévoit une taxe allant de 500 à 3000 francs par vol pour les grands jets privés et commerciaux.

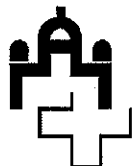
La commission approuve donc l'objectif des initiatives, mais elle a décidé de l'atteindre par un autre moyen, en passant par la révision totale de la loi sur le CO₂, afin de pouvoir introduire rapidement la taxe incitative sur les billets d'avion. En raison de ce qui précède, la commission propose de ne pas donner suite aux initiatives.

Nationalrat

Conseil national

Consiglio nazionale

Cussegl naziunal



- 19.304 é **Iv. ct. GE. Urgence climatique. Prélèvements une taxe incitative sur le trafic aérien**
- 19.305 é **Iv. ct. SG. Taxe sur les billets d'avion d'un montant égal à celui d'une taxe sur le CO2 prélevée sur le kérosène**
- 19.310 é **Iv. ct. LU. Pour une taxe CO2 sur les billets d'avion**
- 19.314 é **Iv. ct. VS. Pour une taxe environnementale sur les billets d'avion**
- 19.315 é **Iv. ct. FR. Introduction d'une taxe incitative sur le trafic aérien**
- 19.319 é **Iv. ct. BE. Contribution à la réalisation des objectifs climatiques. Eliminer les mauvaises incitations au choix du mode de transport et taxer les billets d'avion**
- 20.307 é **Iv. ct. BS. Taxe sur les billets d'avion et engagement en faveur d'un impôt international sur le kérosène**
- 20.317 é **Iv. ct. NE. Pour introduire une taxe sur les billets d'avion**
- 20.319 é **Iv. ct. BL. Frapper les billets d'avion d'une taxe sur le kérosène**

Rapport de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du 24 août 2021

Réunie le 24 août 2021, la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national a procédé à l'examen préalable des initiatives visées en titre, déposées par les cantons de Genève, de Saint-Gall, de Lucerne, du Valais, de Fribourg, de Berne, de Bâle-Ville, de Neuchâtel et de Bâle-Campagne, respectivement les 5 mars 2019, 21 mars 2019,



4 septembre 2019, 18 septembre 2019, 5 novembre 2019, 13 novembre 2019, 18 décembre 2019, 1^{er} avril 2020 et 4 juin 2020.

Les neuf initiatives demandent à l'Assemblée fédérale d'introduire une taxe sur les billets d'avion et/ou un impôt international sur le kérosène. Six d'entre elles (19.305, 19.310, 19.314, 19.315, 19.319, 20.317) visent l'introduction d'une taxe sur les billets d'avions, l'une (20.319) plaide pour l'engagement de l'Assemblée fédérale en faveur d'un impôt sur le kérosène au niveau international et deux (19.304, 20.307) visent les deux objectifs.

Propositions de la commission

La commission propose, par 12 voix contre 10 et 2 abstentions, de ne pas donner suite à l'initiative 19.304.

La commission propose, par 12 voix contre 10 et 2 abstentions, de ne pas donner suite à l'initiative 19.305.

La commission propose, par 12 voix contre 10 et 2 abstentions, de ne pas donner suite à l'initiative 19.310.

La commission propose, par 12 voix contre 10 et 2 abstentions, de ne pas donner suite à l'initiative 19.314.

La commission propose, par 12 voix contre 10 et 2 abstentions, de ne pas donner suite à l'initiative 19.315.

La commission propose, par 12 voix contre 10 et 2 abstentions, de ne pas donner suite à l'initiative 19.319.

La commission propose, par 12 voix contre 10 et 2 abstentions, de ne pas donner suite à l'initiative 20.307.

La commission propose, par 12 voix contre 10 et 2 abstentions, de ne pas donner suite à l'initiative 20.317.

La commission propose, par 11 voix contre 10 et 3 abstentions, de ne pas donner suite à l'initiative 20.319.

Une minorité (Wismer Priska, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Hurni, Klopfenstein Broggin, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter) propose de donner suite aux initiatives 19.305, 19.310, 19.314, 19.315, 19.319 et 20.317.

Une minorité (Klopfenstein Broggin, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Hurni, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter, Wismer Priska) propose de donner suite aux initiatives 19.304 et 20.307.

Une minorité (Masshardt, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Hurni, Klopfenstein Broggin, Munz, Schneider Schüttel, Suter, Wismer Priska) propose de donner suite à l'initiative 20.319.

Rapporteurs : Jauslin (d), Page (f)

Pour la commission :
Le président

Bastien Girod

Contenu du rapport
1-9 Textes et développements des initiatives
10 État de l'examen préalable
11 Considérations de la commission



1 Initiative du canton de Genève (19.304)

1.1 Texte

Le Grand Conseil de la République et canton de Genève demande à l'Assemblée fédérale:

- d'édicter une taxe incitative sur les billets d'avion pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre, inciter au transfert vers des modes de déplacement moins polluants et participer à la compensation des effets négatifs engendrés par le changement climatique;
- de s'engager sur le plan international en faveur d'une taxe sur le kérosène.

1.2 Développement

Considérant:

- l'appel du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat pour réduire rapidement les émissions de gaz à effet de serre et contenir les effets du réchauffement;
- la forte contribution de l'aviation au réchauffement climatique de la Suisse, s'élevant à 18 pour cent;
- les prévisions de croissance importante des vols et des passagers, à l'instar de la hausse de 17 millions à 25 millions prévue pour l'Aéroport international de Genève à l'horizon 2030;
- le statut spécial de l'aviation, exclue des engagements internationaux de réduction des gaz à effet de serre;
- les nuisances et coûts externes engendrés par le trafic aérien, chiffrés à 1,2 milliard de francs par la Confédération;
- le prélèvement de taxes ou d'impôts divers sur le trafic aérien dans tous les Etats voisins de la Suisse et de nombreux pays européens;
- la constitutionnalité d'une taxe incitative sur le trafic aérien, confirmée dans un rapport d'octobre 2018 faisant suite aux travaux d'une commission parlementaire.

2 Initiative du canton de Saint-Gall (19.305)

2.1 Texte

Le Grand Conseil saint-gallois invite l'Assemblée fédérale à introduire une taxe sur les billets d'avion dont le montant correspondrait à une éventuelle taxe sur le CO2 prélevée sur le kérosène. C'est le moment idéal pour prévoir une telle mesure, car le Parlement examine cette année la loi sur le CO2.

2.2 Développement

L'été 2018 fut caniculaire. Les êtres humains, la faune et la flore ont fortement souffert de la chaleur et de la sécheresse. Le réchauffement climatique, causé par une concentration toujours plus élevée de CO2 dans l'atmosphère, en est responsable.

Dans le cadre de l'Accord de Paris sur le climat, la Suisse s'est engagée à réduire massivement ses émissions de CO2. Une taxe sur le CO2 prélevée sur les combustibles fossiles permettra de réduire ces émissions conformément au principe de causalité. Toutefois, cette mesure est nettement insuffisante pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris, car d'importants secteurs sont exemptés de la taxe. Ainsi, les compagnies aériennes ne paient pas de taxe sur le kérosène. Cette situation est extrêmement choquante, car, ce faisant, la Confédération subventionne indirectement le secteur aérien, qui est particulièrement polluant, et viole le principe de causalité inscrit dans la Constitution. En Suisse, le trafic aérien est déjà responsable de plus de 18 pour cent de l'impact climatique causé



par l'homme, et la tendance est à la hausse. Etant donné qu'il est impossible de prélever une taxe sur le CO2 directement sur le kérosène pour les vols internationaux, il faut taxer directement les billets d'avion. Le montant de cette taxe correspondra à celui d'une éventuelle taxe sur le CO2 prélevée sur le kérosène. Ainsi, les personnes qui voyagent régulièrement en avion devront aussi contribuer davantage à la réduction des émissions de CO2.

La Suisse, qui fait volontiers valoir ses bonnes intentions en matière d'environnement, doit introduire une taxe sur les billets d'avion, comme l'ont déjà fait le Royaume-Uni, la France, l'Allemagne et d'autres pays européens. Pour atteindre les objectifs climatiques, il faut faire des efforts dans tous les domaines importants. Par conséquent, il est impensable de ne pas taxer les billets d'avion, car c'est le seul moyen de limiter la croissance effrénée du trafic aérien. Il s'agit aussi de mettre le trafic ferroviaire - qui fait déjà l'objet d'une taxe - et le trafic aérien sur un pied d'égalité.

3 Initiative du canton de Lucerne (19.310)

3.1 Texte

Se fondant sur l'article 160 alinéa 1 de la Constitution fédérale, le canton de Lucerne soumet à l'Assemblée fédérale l'initiative suivante, conçue en termes généraux:

Le canton de Lucerne demande à l'Assemblée fédérale de frapper les billets d'avion d'une taxe sur le CO2. Les recettes ainsi obtenues seront, d'une part, restituées directement à la population dans le cadre du régime actuel de redistribution de la taxe sur le CO2 et, d'autre part, affectées au financement de mesures visant à réduire les émissions de CO2.

3.2 Développement

Défi mondial s'il en est, le changement climatique nous concerne tous. En 2015, la communauté internationale a conclu l'Accord de Paris, qui vise à contenir le réchauffement climatique bien en dessous de 2 degrés Celsius et, si possible, à 1,5 degré Celsius. Pour y parvenir, il est nécessaire de mener une politique climatique à l'échelon international, national et cantonal; c'est ainsi que la Suisse prévoit de procéder à une révision totale de sa loi sur le CO2 pour la période allant de 2021 à 2030.

Lors de sa session parlementaire spéciale consacrée au climat qui s'est tenue le 24 juin 2019, le canton de Lucerne s'est fixé comme objectif de ramener à zéro ses émissions nettes de CO2 par habitant d'ici à 2050. Dans cette perspective, diverses mesures devront être prises à tous les niveaux (à l'échelle internationale, au niveau de la Confédération, des cantons et des communes et par les particuliers). Pour sa part, le canton de Lucerne élabore actuellement un train de mesures assorti d'une stratégie de mise en oeuvre. De nombreux autres cantons prennent eux aussi des mesures allant dans ce sens.

L'une des principales mesures qui permettra d'atteindre les objectifs en matière de protection du climat consiste à endiguer l'expansion du trafic aérien, dont la croissance bat chaque année de nouveaux records. En Suisse, le trafic aérien est déjà responsable de plus de 18 pour cent de l'impact climatique causé par l'homme. Il serait envisageable de contrer cette tendance en frappant les billets d'avion d'une taxe sur le CO2, de sorte que les prix des vols tiennent mieux compte du principe du pollueur-payeur et qu'il y ait un effet incitatif. L'Allemagne, l'Autriche et le Royaume-Uni ont déjà adopté un système semblable.

L'introduction de cette taxe relève des compétences de l'Assemblée fédérale. Par la présente initiative, le canton de Lucerne demande aux parlementaires fédéraux de prendre cette mesure essentielle pour la protection du climat dans le cadre de l'examen en cours de la loi sur le CO2. Afin



de garantir l'acceptation de cette taxe par la population, les recettes générées devraient être, d'une part, restituées directement à cette dernière dans le cadre du régime actuel de redistribution du produit de la taxe sur le CO2 et, d'autre part, affectées au financement de mesures visant à réduire les émissions de CO2.

4 Initiative du canton du Valais (19.314)

4.1 Texte

Le Grand Conseil du canton du Valais demande à l'Assemblée fédérale d'introduire dans la loi sur le CO2 une taxe environnementale sur les billets d'avion. Cette taxe a pour objectifs de supprimer la concurrence déloyale entre les différents moyens de transport en appliquant le principe du pollueur-payeur d'une part, et d'encourager le développement de moyens de transport alternatifs, moins émetteurs de gaz à effet de serre d'autre part.

4.2 Développement

Nous demandons donc à l'Assemblée fédérale d'introduire dans la loi sur le CO2 une taxe environnementale sur les billets d'avion. Cette taxe a pour objectifs de supprimer la concurrence déloyale entre les différents moyens de transport en appliquant le principe du pollueur-payeur d'une part, et d'encourager le développement de moyens de transport alternatifs, moins émetteurs de gaz à effet de serre d'autre part.

Au sortir de la Deuxième Guerre mondiale, il était devenu urgent de reconstruire un monde dévasté par plusieurs années de chaos. Ainsi, les Etats-Unis ont encouragé le transport aérien et aucun pays n'a souhaité taxer ce mode de transport. 70 ans plus tard, le kérosène n'est toujours pas taxé, contrairement aux autres sources d'énergie, comme l'électricité pour le train, et, de plus, les vols internationaux sont exonérés d'impôts. Ainsi, les compagnies aériennes peuvent offrir des vols à des prix imbattables, occasionnant une distorsion du marché des transports.

En effet, pour exemple, on peut trouver un billet d'avion Genève-Paris pour 18 francs alors que le prix du même trajet en train revient à 52 francs. Ce trajet en train produit moins de 1,5 kilo de CO2 par personne alors qu'en avion c'est près d'une centaine de kilos, soit 60 fois plus qu'en train.

L'avion coûte donc trois fois moins cher que le train alors qu'il émet beaucoup plus de CO2.

Cette inégalité de traitement entre l'aviation et les autres moyens de transport crée une distorsion du marché de la mobilité, qui est inacceptable. Nous devons impérativement atténuer cette inégalité de traitement sur la taxation des carburants et instaurer rapidement une taxe sur les billets d'avion, comme cela se fait déjà dans de nombreux pays européens (France, Allemagne, Italie, Royaume-Uni, etc.). Ainsi tous les modes de transport seraient traités de manière plus ou moins équitable.

Une telle mesure permettrait aussi une forme d'internalisation des coûts environnementaux, conformément au principe du pollueur-payeur, qui figure dans notre Constitution et dans nos bases légales.

Cette taxe donnerait un signal fort à notre population qui a accepté la Stratégie énergétique 2050 et qui est descendue dans la rue en réclamant la mobilisation de nos politiques en faveur du climat. De plus, un récent sondage, effectué par Tamedia, a relevé que 70 pour cent de la population est favorable à une taxe sur les billets d'avion.

Pour ce qui concerne l'utilisation des recettes de la taxe, plusieurs possibilités existent. Elles pourraient être redistribuées à la population et aux entreprises, mais une partie (par ex. un tiers) pourrait aussi être investie pour soutenir les alternatives à l'aviation, à savoir les trains de nuit pour les trajets continentaux et les nouvelles technologies plus écologiques pour les vols



intercontinentaux (par ex. carburants plus propres ou nouveaux modèles de propulsion électrique). Ainsi la taxe ne pénaliserait ni les ménages ni l'économie, puisque ses recettes seraient redistribuées, et les alternatives à l'aviation polluante seraient promues. C'est un tel système qui a déjà été adopté pour la taxe CO2 sur le mazout et l'expérience montre qu'il fonctionne bien et qu'il est bien accepté par la population.

Aujourd'hui, nous ne pouvons plus rester insensibles aux revendications de nos concitoyennes et concitoyens!

5 Initiative du canton de Fribourg (19.315)

5.1 Texte

S'appuyant sur l'article 160 alinéa 1 de la Constitution fédérale du 18 avril 1999, le Grand Conseil du canton de Fribourg soumet à l'Assemblée fédérale l'initiative cantonale suivante:

Les autorités fédérales sont invitées à arrêter les dispositions législatives nécessaires pour:

1. édicter une taxe sur les billets d'avion pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre et consacrer la totalité de celle-là exclusivement à des projets environnementaux de mobilité;
2. inciter au transfert vers des modes de déplacement moins polluants; et
3. participer à la compensation des effets négatifs engendrés par le changement climatique.

5.2 Développement

Par motion déposée et développée le 28 mars 2019 (motion 2019-GC-42), les députées Christa Mutter et Mirjam Ballmer, appuyées par 33 cosignataires, prient le Grand Conseil d'user de son droit d'initiative cantonale et d'inviter l'Assemblée fédérale à instaurer une taxe sur les billets d'avion afin de diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

En effet, le trafic aérien contribue en Suisse de façon significative à ces émissions. Le kérosène utilisé dans l'aviation n'est cependant taxé que pour les vols intérieurs et les vols privés. Une convention internationale de 1944 rend impossible le prélèvement d'une taxe sur le kérosène pour les vols internationaux.

L'augmentation du nombre de passagers en Suisse, et donc de l'impact sur le climat de ce moyen de transport, est notamment liée aux prix des billets d'avion relativement bas. L'instauration d'une taxe sur de tels billets permettra d'inciter à l'utilisation de modes de transport moins polluants et est en adéquation avec la Constitution fédérale qui stipule que "les frais de prévention et de réparation (des atteintes à l'environnement) sont à la charge de ceux qui les causent". Elle est de la compétence de la Confédération (art. 74 Cst. féd.).

6 Initiative du canton de Berne (19.319)

6.1 Texte

L'Assemblée fédérale est invitée à introduire, dans la loi fédérale sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre (loi sur le CO2), le texte suivant:

Par. 3a: Taxe sur les billets d'avion

Art. 30a Principe

Al. 1



La Confédération prélève à compter du 1er janvier 2022 une taxe sur les billets d'avion dans le trafic de lignes au départ de tous les aéroports nationaux si la part des carburants fossiles utilisés dans le trafic aérien dépasse de 20 pour cent la quantité totale de carburants fossiles écoulee en Suisse en 2020.

Al. 1bis

Un tiers du produit de la taxe est affecté, dans le cadre des compétences de la Confédération, aux contributions aux mesures visant à prévenir et à maîtriser les dommages aux personnes ou aux biens d'une valeur considérable qui pourraient résulter de l'augmentation de la concentration du gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

Al. 2

Deux tiers du produit de la taxe sont redistribués à la population conformément à l'article 41 alinéa 2.

Art. 30b Calcul de la taxe sur le trafic aérien

Al. 1

La taxe est calculée en fonction de la distance parcourue et du nombre de passagers transportés.

Al. 2

Le Conseil fédéral fixe le montant de la taxe sur les billets d'avion selon le cadre suivant:

a. entre 12 et 20 francs pour les vols vers un Etat membre du Conseil de l'Europe;

b. entre 30 et 50 francs pour les vols vers un autre Etat.

Al. 3

A cet égard, il tient compte des réglementations internationales comparables.

Art. 30c

Personnes assujetties à la taxe et exemption de la taxe sur le trafic aérien

Al. 1

Sont soumis à contribution les exploitants d'aéronefs qui effectuent des vols dans le trafic de lignes au départ d'un aéroport national.

Al. 2

Le Conseil fédéral règle les exceptions. Il prend en compte notamment des exceptions pour le transport de jeunes enfants ainsi que pour les vols destinés à accomplir des missions régaliennes, à prodiguer des soins médicaux ou à remplir un but militaire.

6.2 Développement

Le trafic aérien a un impact déterminant sur le climat. Il contribue au dérèglement climatique à hauteur de 5 pour cent à l'échelle mondiale, et de 18 pour cent en Suisse. D'après les prévisions, ces taux devraient encore augmenter.

Le prix joue un rôle crucial lors du choix du mode de transport. Il devrait au moins refléter les coûts écologiques. En dépit de cette situation, le transport aérien international jouit toujours de privilèges. Les vols à destination de l'étranger sont exemptés de l'impôt sur les huiles minérales, de la taxe sur la valeur ajoutée et de la taxe sur le CO₂.

Dans le cadre de la consultation relative à la révision totale de la loi sur le CO₂, le Conseil exécutif s'est déjà prononcé en faveur d'une taxe sur le CO₂ sur les carburants. Celle-ci doit impérativement inclure aussi les carburants pour le trafic aérien.



7 Initiative du canton de Bâle-Ville (20.307)

7.1 Texte

1. L'Assemblée fédérale est priée d'introduire, à l'instar des pays voisins de la Suisse, une taxe sur tous les billets d'avion. Le montant de la taxe doit dépendre de la distance parcourue en vol.
2. L'Assemblée fédérale est priée de s'engager en faveur d'un impôt sur le kérosène au niveau international. Cet engagement est communiqué de manière active en Suisse et à l'étranger.

7.2 Développement

La proposition examinée par le Grand Conseil du canton de Bâle-Ville fait valoir les considérations suivantes :

- Depuis la signature de la Convention de Chicago, en 1944, le kérosène est exempté de toute taxe s'agissant des liaisons aériennes internationales ; de plus, les vols à destination de l'étranger ne sont pas soumis à la taxe sur la valeur ajoutée. En conséquence, les voyages en avion sont très souvent bien moins chers que les voyages comparables en train.
- Le transport aérien ne supporte ni ses coûts d'infrastructure, ni les coûts externes qui découlent d'atteintes à la santé en raison du bruit, de la perte de valeur de terrains et d'appartements et de dommages climatiques locaux et globaux.
- Le taux de croissance du transport aérien est énorme.
- La sensibilisation aux problèmes climatiques a considérablement augmenté.
- A sa séance de février 2019, le Grand Conseil du canton de Bâle-Ville a proclamé l'urgence climatique par plus de deux tiers des voix.
- En Europe, douze pays, dont des voisins de la Suisse, ont déjà introduit une taxe sur les billets d'avion.
- Il est grand temps que la Suisse fasse elle aussi un pas en direction de la transparence des coûts et de l'application du principe de causalité et crée des incitations pour favoriser la transition vers des moyens de transport moins néfastes pour le climat.
- Il y a lieu de mettre un terme au subventionnement indirect injustifié du transport aérien et aux distorsions de la concurrence que ce subventionnement induit.
- En matière de changement climatique, toutes les régions de Suisse sont logées à la même enseigne et peuvent donc légitimement renforcer la pression sur les Chambres fédérales.

Explications

L'initiative vise à ce que la Confédération impose les émissions de CO₂ produites par le transport aérien au moyen d'une taxe nationale sur les billets d'avion ; elle vise également à ce que la Suisse s'engage, au niveau international, en faveur d'un impôt sur le kérosène. Ainsi, le transport aérien contribuerait, lui aussi, à la protection du climat.

Il est indéniable qu'il faudra consentir d'importants efforts pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, notamment de CO₂, produites par l'activité humaine. Pour que tout un chacun modifie ses habitudes de consommation et que les changements nécessaires soient opérés au niveau de la production de biens, il y a lieu d'adapter les conditions-cadres aux plans national et international. Or, les instruments qui, en s'attaquant aux prix, nous rappellent que les ressources naturelles sont rares et que le potentiel des écosystèmes n'est pas illimité jouent un rôle important à cet égard : ils nous obligent à tenir compte, lors des décisions de consommation ou de production, des coûts externes induits par l'exploitation de la nature par l'homme.

Il va sans dire qu'il est également nécessaire de réduire les répercussions environnementales néfastes dans le domaine de la mobilité, qui dépend majoritairement des carburants fossiles. Même si le transport aérien n'est responsable que d'une petite partie des émissions de CO₂ à l'échelle de la planète (de 2 à 2,5 %), il est lui aussi concerné : en Suisse, où l'on prend plus l'avion que dans



d'autres pays en moyenne, quelque 10 % des émissions de CO₂ sont produits par les vols internationaux, selon l'Inventaire des émissions de gaz à effet de serre de la Confédération. Il convient de saluer le fait que l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion fait déjà l'objet de la révision totale en cours de la loi sur le CO₂. La présente initiative du canton de Bâle-Ville insiste sur la nécessité de prendre cette mesure. Elle s'ajoute à une série d'autres initiatives que les cantons de Genève, Saint-Gall, Vaud et Bâle-Campagné ont déjà déposées ou ont prévu de déposer devant l'Assemblée fédérale.

Pour réduire les émissions de CO₂ du transport aérien, il convient également d'imposer directement la consommation d'énergies et de carburants fossiles. L'actuelle exemption fiscale du kérosène n'est plus justifiée. L'introduction d'une taxe sur le kérosène au niveau international serait très judicieuse et peut parfaitement s'inscrire dans les efforts entrepris à échelle de la planète pour réduire les émissions de CO₂ du transport aérien dans le cadre du régime CORSIA, adopté par l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou dans le cadre du système européen d'échange de quotas d'émission.

Il y a lieu de mentionner le cas particulier de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (EuroAirport).

Conformément à l'art. 6 de la Convention franco-suisse du 4 juillet 1949 relative à la construction et à l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, à Blotzheim, la législation et la réglementation françaises sont seules applicables dans l'enceinte de l'aéroport, sous réserve des dérogations expresses apportées à ce principe. De telles dérogations n'existent pas encore dans le domaine des taxes sur les billets d'avion visant à imposer les émissions de CO₂. L'introduction par la Confédération d'une taxe sur les vols au départ de la Suisse nécessite donc de conclure un accord avec la France afin que celle-ci renonce à sa propre taxe, qui est entrée en vigueur le 1er janvier 2020. Il s'agit d'éviter les disparités de prix entre l'EuroAirport et les autres aéroports suisses ou entre les secteurs suisse et français de l'EuroAirport. Il faut aussi empêcher que la France remette en question l'accord de 2017 concernant la fiscalité applicable dans le secteur suisse de l'EuroAirport lors d'éventuelles négociations avec la France relatives à une taxe sur les billets d'avion dans cet aéroport. Il faudra tenir compte de ces points lors de l'élaboration des dispositions fédérales sur la taxe sur les billets d'avion.

8 Initiative du canton de Neuchâtel (20.317)

8.1 Texte

Le Grand Conseil de la République et canton de Neuchâtel, exerçant son droit d'initiative en matière fédérale, adresse à l'Assemblée fédérale la proposition d'initiative suivante, formulée en termes généraux :

L'Assemblée fédérale édicte une taxe forfaitaire sur les billets d'avion afin d'inciter les voyageurs à utiliser des moyens de transports moins polluants. La taxe est redistribuée pour deux tiers à la population et pour un tiers au transport ferroviaire et au transport régional voyageurs (TRV).

8.2 Développement

Par ce décret, les auteurs souhaitent que le canton de Neuchâtel donne un signal au législateur national. Le kérosène est exempté de taxes depuis 1944 car, au sortir de la seconde guerre mondiale, les Etats-Unis voulaient encourager le développement du trafic aérien (convention de Chicago). Aujourd'hui, l'avion contribue pour 18% au changement climatique causé par l'homme en Suisse.



La libéralisation actuelle en faveur du transport aérien biaise totalement la politique liée aux transports. Le prix du billet d'avion pour se rendre dans une capitale européenne est en moyenne trois fois moins cher que le billet de train. Les émissions de CO₂ représentent en moyenne 200 kilos par personne pour l'avion et 7 kilos par personne pour le train. Le nombre de passagers utilisant les aéroports suisses est passé de 29 à 55 millions de personnes entre 1998 et 2017, soit presque le double en 20 ans.

80% des vols en partance de la Suisse ont pour destination un pays européen. La Suisse, contrairement à ses voisins directs, n'a pris aucune mesure financière à l'encontre du transport aérien. La taxe sur les billets d'avion existe dans 12 pays européens dont l'Allemagne, la France, l'Italie, l'Angleterre, la Norvège et l'Autriche. Elle se monte entre 3 et 190 euros par billet d'avion, selon la destination.

L'aviation est le seul secteur ne faisant l'objet d'aucune mesure en faveur du climat. Il n'y a d'ailleurs pas non plus de prélèvement d'une taxe sur les billets d'avion. Par souci de cohérence et de préservation de l'environnement, il convient d'atténuer cette distorsion et d'équilibrer un peu les mesures dans tous les secteurs émettant des gaz à effet de serre. Fin 2018, un sondage a montré que 70% des personnes interrogées étaient favorables à l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion.

Bien que l'examen de cette thématique soit déjà en cours du niveau fédéral, le parlement neuchâtelois a adopté ce décret afin que le débat quant à l'affectation des produits de cette taxe soit également mené.

La taxe a donc au moins deux buts : renchérir ne serait-ce qu'un peu le prix des billets et ainsi rendre l'avion un peu moins intéressant par rapport aux autres moyens de transport et, deuxièmement, affecter de l'argent dans des moyens ayant pour but de protéger le climat.

9 Initiative du canton de Bâle-Campagne (20.319)

9.1 Texte

L'Assemblée fédérale est invitée à créer des bases constitutionnelles permettant une taxation du kérosène coordonnée au niveau international. La Confédération doit s'engager pour que la Convention de Chicago de 1944 soit adaptée en ce sens. Les recettes de cette taxe doivent être affectées à des mesures de protection du climat.

9.2 Développement

Prendre l'avion est la manière de voyager la moins écologique. Les vols en avion provoquent l'émission non seulement de CO₂, mais aussi d'oxyde d'azote et de poussières fines, qui nuisent à la qualité de l'air.

Jusqu'ici, la Confédération n'a pas pris de mesures efficaces contre les nuisances climatiques et la pollution de l'air causées par le trafic aérien.

A l'heure actuelle, c'est le contraire du principe du pollueur-payeur qui est appliqué. L'avion bénéficie même d'un traitement fiscal privilégié par rapport aux autres formes de mobilité : le trafic aérien international est notamment exempté de la taxe sur la valeur ajoutée et de l'impôt sur les huiles minérales, contrairement au trafic routier. Ce traitement privilégié mine les efforts déployés par la Suisse pour renforcer la protection du climat.

La réalisation des objectifs fixés dépendra en fin de compte aussi des changements de comportement de chacun. Les prix attractifs pratiqués par les compagnies low-cost incitent souvent à prendre l'avion pour des voyages qui pourraient s'effectuer en train. Pour que tout un chacun



modifie ses habitudes de consommation, il y a lieu d'adapter les conditions-cadres aux plans national et international. L'actuelle exemption fiscale du kérosène découle de la réglementation internationale du trafic aérien, qui repose sur la Convention de Chicago de 1944. Cette dernière a été adoptée à l'époque dans une situation et avec des objectifs complètement différents de ceux d'aujourd'hui. Cette exemption doit à présent être supprimée. La Suisse doit s'engager pour que la Convention de Chicago soit adaptée de sorte qu'une taxation coordonnée du kérosène au niveau international soit possible.

Les recettes que l'introduction d'une telle taxe permettrait de dégager devraient être obligatoirement affectées à la promotion de mesures permettant de réduire les émissions de CO₂. Cela peut parfaitement se faire au niveau local, au moyen de mesures destinées à réduire les émissions de CO₂ des aéroports ou la consommation énergétique des bâtiments. On pourrait également envisager qu'une partie des recettes réalisées soit restituée à la population.

Afin de limiter au maximum le risque d'effets pervers, tels que le report du trafic aérien, qui aurait un impact négatif en particulier sur la population vivant à proximité de l'aéroport binational de Bâle-Mulhouse (EuroAirport), il convient de chercher une solution aussi homogène que possible au plan international.

10 État de l'examen préalable

Le 7 septembre 2020, le Conseil des États a décidé, sans opposition, de ne pas donner suite aux initiatives 19.304 et 19.305. Il a fait de même le 2 mars 2021 pour les initiatives 19.310, 19.314, 19.315, 19.319 et 20.317 et le 16 juin 2021 pour les initiatives 20.307 et 20.319.

11 Considérations de la commission

La commission estime que l'aviation doit davantage contribuer à la protection du climat. Elle est cependant d'avis qu'il y a lieu d'analyser en profondeur les mesures possibles dans le trafic aérien et de bien en débattre avant que le Parlement ne décide de légiférer en la matière. Après le rejet de la révision totale de la loi sur le CO₂ le 13 juin 2021, elle pense qu'il est prématuré de déterminer dès maintenant les instruments ad hoc et, partant, de prendre des décisions préliminaires. Afin de faire avancer la future politique climatique dans le domaine du trafic aérien, la commission a déposé le postulat 21.3973, qui charge le Conseil fédéral de montrer dans un rapport comment il est possible d'atteindre un trafic aérien neutre en termes de CO₂ d'ici 2050. Elle examinera la question également dans le cadre des discussions relatives à la politique climatique de la Suisse à long terme. Eu égard aux discussions approfondies qui devraient être menées à ce sujet, la commission estime qu'il ne serait pas judicieux de donner suite aux neuf initiatives.

Plusieurs minorités considèrent pour leur part qu'il est opportun d'agir rapidement dans le domaine de l'aviation et d'impliquer davantage ce dernier dans les mesures de protection du climat. À leurs yeux, les initiatives montrent que tant les cantons ruraux que les cantons urbains reconnaissent que la charge environnementale produite par l'aviation constitue un problème urgent. La minorité qui soutient l'initiative 20.319 a souligné que le projet de révision totale de la loi sur le CO₂ n'avait pas abordé la question de l'introduction d'un impôt international sur le kérosène : adopter l'initiative en question permettrait de lancer le débat parlementaire à ce sujet.

