

Totalrevision CO₂-Gesetz

swisscleantech Position zur Flugticketabgabe

swisscleantech befürwortet eine Flugticketabgabe. Eine solche Lenkungsabgabe kann dazu beitragen, das Reiseverhalten klimafreundlicher zu gestalten.

Der Flugverkehr wächst rasant

Der Flugverkehr verursacht ca. 2% der globalen CO₂-Emissionen. Die gesamte Klimaauswirkung des Flugverkehrs ist jedoch durch zusätzliche Effekte in der Atmosphäre ca. 2-5 Mal höher als die CO₂-Emissionen alleine.ⁱ Die Schweizer Emissionen des Flugverkehrs betragen jährlich rund 5 Mio. Tonnen CO₂. Die gesamte Klimawirkung entspricht also 20-50% der Schweizer Inlandemissionen.ⁱⁱ Jede Schweizer*in fliegt zurzeit im Durchschnitt jährlich knapp 9000 Kilometer, Tendenz stark steigend.ⁱⁱⁱ Eine vom BAFU in Auftrag gegebene Studie prognostiziert, dass sich die CO₂-Emissionen der Schweizer Landesflughäfen ohne zusätzliche Massnahmen zwischen 2014 und 2030 verdoppeln werden.^{iv}

Flugverkehr ist steuerbefreit

Kerosin wird weltweit nicht besteuert. Der internationale Flugverkehr bezahlt in der Schweiz weder Mineralölsteuer noch Mehrwertsteuer oder CO₂-Abgabe. Müsste der Flugverkehr ebenfalls die CO₂-Abgabe entrichten, würde sich ein Ticket nach New York um ca. 100 CHF verteuern.^v Eine Besteuerung des Kerosins ist politisch nicht möglich, da es seit 1944 internationale Abkommen gibt, welche dies verbieten.^{vi}

Internationale Massnahmen bleiben ungenügend

Der Flugverkehr ist nicht Teil des Pariser Klimaabkommens, sondern wird von der separaten UN-Organisation ICAO verhandelt. Flugemissionen sind daher nicht Teil der nationalen Bilanzierung, die für die Länderziele (NDC) des Pariser Klimaabkommens zur Anwendung kommt, d.h. sie sind auch nicht Teil des Schweizer Klimaziels.

ICAO hat 2016 ein internationales Abkommen zum Flugverkehr (CORSIA) verabschiedet. CORSIA soll jedoch lediglich die Flugemissionen durch den Kauf von Zertifikaten auf dem Niveau von 2020 konstant halten (der Zuwachs soll kompensiert werden). Zudem bleibt die Teilnahme an CORSIA bis 2027 freiwillig.

Im EU-Emissionshandelssystem (EU-EHS) sind nur innereuropäische Flüge eingeschlossen. Die Fluggesellschaften erhalten dabei den Grossteil der Emissionsrechte kostenlos. Wie CORSIA und EU-EHS miteinander harmonisiert werden, soll in der EU erst nach 2023 verhandelt werden.^{vii}

Vorschlag einer Flugticketabgabe

Der Ständerat hat im Oktober 2019 im Rahmen der CO₂ Gesetzesrevision eine Einführung einer zugestimmt. Der Abgabe soll zwischen 30 und 120 Franken pro Flugticket betragen. Der Bundesrat soll die Details der Abgabe festlegen. Eine Abgabe in der Grössenordnung von 30-120 CHF (je nach Distanz) pro Sitzplatz in der Economy Class würde jährlich Einnahmen von geschätzt 1.5 Milliarde CHF erbringen.^{viii}

Auswirkung einer Flugticketabgabe

Eine Lenkungsabgabe hat zum Ziel, das Verhalten der Konsumenten zu ändern, d.h. durch eine Flugticketabgabe erhalten Konsument*innen den Anreiz, auf klimafreundlichere Alternativen, wie den Zug, umzusteigen. Studien gehen davon aus, dass die Preiselastizität hoch ist. Dies gilt besonders für Freizeitflüge innerhalb Europas.^{ix} Da Freizeitreisen 86% aller Flugreisen ausmachen und über die Hälfte der Emissionen von Flügen mit europäischen Destinationen kommen, könnte eine lenkende Wirkung im einstelligen Prozentbereich möglich sein. Das BAFU kommt in einem Bericht zum Schluss, dass der Lenkungseffekt klein wäre.^x

Viele europäische Länder haben bereits nationale Flugticketabgaben eingeführt.^{xi} Eine Abgabe in der Grössenordnung von 10-100 CHF ist vergleichbar mit den Flugticketabgaben in Deutschland, Grossbritannien und den Niederlanden. Dadurch wäre das Risiko, dass Passagiere auf ausländische Flughäfen ausweichen, wahrscheinlich eher gering.

Gemäss zahlreichen repräsentativen Umfragen steht eine Mehrheit der Bevölkerung einer Flugticketabgabe positiv gegenüber.^{xii}

Empfehlung

Eine Flugticketabgabe kann den Flugverkehr noch nicht auf einen Paris-kompatiblen Weg lenken, ist aber trotzdem ein wichtiger Schritt, weil sie ein Signal sendet und eine Lenkungswirkung haben kann. Deshalb empfiehlt swisscleantech die Einführung dieser Lenkungsabgabe. Die Einnahmen sollten möglichst vollständig an die Bevölkerung zurückerstattet werden.

Kontakt und Informationen

politik@swisscleantech.ch

[Weitere Informationen zur CO₂-Gesetzesrevision](#)

ⁱ Zusätzliche Effekte sind u.a. Wolken und Ozonbildung, welche ebenfalls Wärme speichern, siehe Lee, D. S. et al [Aviation and global climate change in the 21st century](#). Atmos. Environ. 2009 Einführung zum Thema: Kollmuss A, Myers Crimmins A. (2009). [CO2 Carbon Offsetting & Air Travel Part 2: Non-CO2 Emissions Calculations](#).

ⁱⁱ Die Schweizer Inlandemissionen betragen zurzeit ca. 48 Mio. Tonnen CO₂eq. Die Klimawirkung des Flugverkehrs ist 2-5 Mal grösser als die CO₂-Emissionen alleine, d.h. bei 5 Mio. Tonnen CO₂, entspricht die Klimawirkung 10-25 Mio. Tonnen CO₂eq., das entspricht 20-50% der Inlandemissionen.

ⁱⁱⁱ Zwischen 2010 und 2016 haben die privaten Flugreisen um 56% zugenommen. Geschäftsreisen sind stabil geblieben, machen aber nur etwa 14% aller Flugreisen aus. [Schweizerische Zivilluftfahrtstatistik 2017](#), [Mikrozensus Verkehr 2015](#).

^{iv} INFRAS [2016 Auswirkungen eines EHS-Linking für den Bereich Luftfahrt – Aktualisierung für die Schweiz](#)

^v Ein Flug Zürich–New York–Zürich benötigt pro Passagier ca. 400 Liter Kerosin, d.h. ca. 1 t CO₂. Die CO₂ Abgabe auf Brennstoffe beträgt zurzeit 96 CHF pro Tonne CO₂.

^{vi} [siehe eine kurze Zusammenfassung](#)

^{vii} Informationen zum ETS und dem Flugverkehr finden Sie [hier](#), [hier](#) und [hier](#)

^{viii} Eigene Berechnung, basierend auf BFS Daten von 2017: Schweizerische Zivilluftfahrtstatistik 2017 - 5. Passagiere Tabellen: T5.3 und T5.4.1

^{ix} Elastizitäten: Freizeittflüge: Europaflüge: -0.9 bis -1.3; Interkontinentalflüge: -0.8 bis -1.0 Business: Europaflüge: -0.3 bis -0.5; Interkontinental: -0.3

Siehe Peter M. et al (2009). [Einbezug des Schweizer Flugverkehrs ins EU EHS – Wirtschaftliche Auswirkungen möglicher Szenarien](#). Studie im Auftrag des Bundesamtes für Zivilluftfahrt. INFRAS

* [Bericht zur Flugzeugabgabe des BAFU zuhanden der UREK-NL](#). Zudem könnte eine Abgabe auch einen Rebound-Effekt auslösen, da Konsument*innen das Gefühl haben könnten, «mit der Abgabe genug für das Klima getan zu haben» und dann weniger auf alternative Reisemittel umsteigen.^{xi} **Deutschland** seit 2011 Steuer 7,50 EUR auf Kurzstrecken, 23 EUR auf Mittelstrecken, 42 EUR auf Langstrecken.

Österreich seit 2011 Steuer 3,50 EUR auf Kurzstrecken, 7,50 EUR auf Mittelstrecken, 17,50 EUR auf Langstrecken.

Frankreich seit 1999 «Zivilluftfahrt-Steuer» und ergänzend seit 2006 eine «Solidaritätssteuer», für Entwicklungshilfe zugutekommen. kumulierten Tarife europäische Flüge: 5,40 EUR (Economy); 15,50 EUR (Business), aussereuropäische Flüge 12,60 EUR (Economy), 53,20 EUR (Business).

Italien erhebt seit 2004 eine Steuer 10 EUR ab italienischen Flughäfen und für Charterflüge eine distanzabhängige Steuer (10 EUR für unter 100 km, 20 EUR für 100 – 1500 km, 200 EUR über 1500 km).

Vereinigtes Königreich seit 1994 eine Steuer, die laufend erhöht wird. Je nach Sitzplatzkategorie: innereuropäische Flüge 13 £, 26 £ 87 £, aussereuropäische Flüge 78 £, 156 £, 468 £

Norwegen seit 2016 distanzunabhängige Steuer ca. CHF 10

Schweden erhebt seit 2018 eine Steuer 6 EUR auf Kurzstrecken, 25 EUR auf Mittelstrecken, 40 EUR auf Langstrecken. [Quelle: Flugticketabgabe Bericht zu Handen der UREK-N](#)

^{xii} [GFS Umfrage 2018](#) und [GFS Umfrage 2016](#)