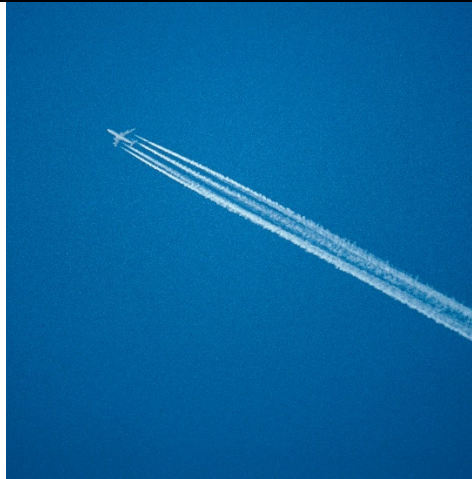


Faktenblatt CO₂-Gesetz: Flugticket- und Flugabgabe

Gesetzesartikel¹:	Artikel 42–60
Erwartete Wirkung ohne Klimafonds	Reduktion von 10 bis 20% der Europaflüge in der Economy-Klasse im Vergleich zu einem CO ₂ -Gesetz ohne Flugticketabgabe (Annahmen gemäss Studie im Auftrag des Bundes).
Ausgewählte Befürworter	Sehr hohe Zustimmung zum Instrument in der Bevölkerung ²



Bildquelle: Chris Martin Bahr – WWF

Kontext³

Der Trend zu Billigpreisen ist ungebrochen – auch im Sommer 2020. Schweizerinnen und Schweizer fliegen doppelt so häufig wie die Bewohnerinnen und Bewohner der Nachbarstaaten. Das in der Schweiz getankte Kerosin verursachte im Jahr 2018 27 Prozent des Treibhauseffektes der Schweiz. Damit trägt der Flugverkehr noch mehr zum Klimaeffekt bei als der Strassenverkehr. Andere Treibhausgase des Flugverkehrs fallen sogar dreimal so stark ins Gewicht wie die CO₂-Emissionen der Flüge ab der Schweiz. Das Parlament hat sich über zehn Jahre mit der Einführung einer Flugticketabgabe schwergetan und hat sie schliesslich wegen der breiten Unterstützung ins CO₂-Gesetz aufgenommen.⁴



Bildquelle: WWF

Heutiger Stand, bisheriges CO₂-Gesetz / bisherige Regelungen

Der **internationale** Flugverkehr bezahlt keine Mineralölsteuer, keine Mehrwertsteuer und keine CO₂-Abgabe. Im Gegensatz zu Nachbarstaaten der Schweiz gibt es bisher keine Abgabe auf Flugtickets. Obwohl seit einigen Jahren der grösste Verursacher von Treibhausgasen der Schweizerinnen und Schweizer, kennt das aktuelle CO₂-Gesetz keine wirksamen Massnahmen für den Flugverkehr.

Seit 2021 unterliegen Europa-Flüge dem Emissionshandelssystem ETS Schweiz-EU. Das verteuert gemäss Bund ein Flugticket um vernachlässigbare 30 Rappen, Interkontinentalflüge sind vom Emissionshandelssystem sogar ausgenommen. Noch wirkungsloser ist das internationale Corsia-Abkommen. Denn dort ist Klimaschutz bis 2027 für die Mitgliedsstaaten freiwillig, und es wird gar nicht erst versucht, die Treibhausgas-Emissionen des Flugverkehrs zu reduzieren. Geregelt wird nur das Wachstum der CO₂-Emissionen.

Das jetzige und auch das künftige CO₂-Gesetz erlaubt, Flüge entweder dem Emissionshandelssystem oder dem Corsia-Abkommen zu unterstellen, aber nicht beides. Als Klimaschutzmassnahme ist beides ohne die Flugticketabgabe praktisch wirkungslos. Deshalb ist die Flugticketabgabe **die Massnahme**, damit auch der Flugverkehr seinen Beitrag an den Klimaschutz leistet.

¹<https://www.parlament.ch/centers/eparl/curia/2017/20170071/Texte%20pour%20le%20vote%20final%201%20NS%20F.pdf>

²https://www.energiestiftung.ch/files/energiestiftung/publikationen/pdf/20180824_Grafiken%20SES%20Omni-bus%20Juni%20Juli%202018.pdf, <https://www.tagesanzeiger.ch/sonntagszeitung/70-prozent-befuerworten-oekos-teuer/story/17437091>, <https://sotomo.ch/site/projekte/grundlagenstudie-flugticketabgabe-schweiz/>

³ <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20170071>

⁴ <https://sotomo.ch/site/projekte/grundlagenstudie-flugticketabgabe-schweiz/>

Was ändert sich mit dem neuen Gesetz?

- Die Höhe der Flugticketabgabe ist davon abhängig, wie weit und in welcher Klasse man fliegt. Wer in der Businessklasse oder First Class fliegt und damit für doppelt oder dreimal so viele Treibhausgase verantwortlich ist wie ein Passagier in der Economy-Klasse, soll am meisten bezahlen müssen.
- Für einen Europaflug ab der Schweiz in der Economy-Klasse wird eine Lenkungsabgabe von 30 Franken fällig, der Maximalbetrag für einen Interkontinentalflug beträgt 120 Franken. Für den Rückflug in die Schweiz wird keine Abgabe eingeführt.
- Für Privatflüge gilt eine Abgabe zwischen 500 und 3000 Franken pro Flug ab 5,7 Tonnen Startmasse. Für Privatflüge unter 5,7 Tonnen gibt es keine Abgabe.
- Wie bei der bewährten CO₂-Abgabe auf Heizöl, Gas und Kohle wird damit neu der Verursacher und nicht mehr die Allgemeinheit einen Teil der Kosten bezahlen. **Bei der Flugticket-Abgabe zahlen nur jene 10 Prozent der Bevölkerung netto drauf, die am meisten fliegen. 90 Prozent der Schweizerinnen und Schweizer profitieren finanziell.**
- Neu muss auf dem Flugticket auch ausgewiesen werden, wie viel Treibhausgas ein Flug verursacht.

Nutzen der Massnahme und Chancen in der Umsetzung

- Die Flugticketabgabe reduziert die Treibhausgase und den Fluglärm, setzt einen Anreiz, klimafreundlichere Transportmittel zu wählen, und sie ist sozialverträglich, weil nur gut-verdienende Personen zu den 10 Prozent Vielfliegern gehören, die belastet werden.
- Das ETH-Spin-Off Synhelion hat bewiesen, dass die Schweiz einen Beitrag leisten kann, damit der Flugverkehr ökologischer wird. Der Flughafen Genf will eine Vorreiterrolle bei CO₂-neutralen synthetischen Treibstoffen spielen. Solche Projekte werden mit jenem Teil der Flugticketabgabe unterstützt, der in den Klimafonds fliesst.
- Mit einem bescheidenen Teil der Flugticket-Einnahmen können neue Nachtzüge nach Amsterdam, Barcelona und Rom unterstützt werden. Auch die Nachtzugkapazitäten nach Berlin, Hamburg und Prag werden bei einem Ja zum CO₂-Gesetz ausgebaut.

Längerfristig werden folgende Entwicklungen erwartet

- Schweizerinnen und Schweizer könnten als Kundengruppe für Schweizer Tourismusregionen wieder wichtiger werden.
- Billigfluggesellschaften werden ihr Angebot reduzieren. Klimafreundlichere Verkehrsmittel für Ferienreisen (Bahn, Fernbus, PW) werden häufiger genutzt. So die Erfahrungen aus Deutschland: Der deutsche Luftverkehrsbericht hat die Entwicklung von Passagierzahlen und Angeboten in 26 deutschen Flughäfen vor und nach der Einführung der deutschen Flugticketabgabe analysiert und stellt «Rückzüge von Low-Cost-Carriern wie Ryanair infolge der [2011 in Deutschland eingeführten] Luftverkehrssteuer [von aktuell 7 bis 42 Euro pro Flugticket]» fest (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt: Luftverkehrsbericht 2010 vom Dezember 2011, S. 48).

Auswirkungen der Massnahme auf die Wirtschaft

- Geht der Trend weg von Billigstangeboten und Wochenendreisen hin zu längeren Flugreisen, wird auch in der Schweiz zusätzliche Wertschöpfung generiert: Schweizerinnen und Schweizer bleiben für verlängerte Wochenenden wieder häufiger in der Schweiz.
- Geschäftsreisen sind nur für einen kleinen Teil der Flüge ab der Schweiz verantwortlich. Für diesen Teil der Flüge erfolgt die Rückerstattung nicht an die Bevölkerung, sondern an die Unternehmen. Alle Unternehmen, die auf Videokonferenzen statt Geschäftsreisen oder auf Geschäftsreisen mit ökologischeren Verkehrsmitteln als dem Flugzeug setzen, erhalten jährlich Geld.
- Damit nicht vermehrt Privatflüge statt Linienflüge in der Business-Klasse gebucht werden, wurde auch für die CO₂-relevanten Privatflüge eine Lenkungsabgabe eingeführt. Rund 90 Prozent der Privatflüge erreichen die Mindestgrösse für die Abgabe nicht, was bei der Ausgestaltung der Privatflugabgabe berücksichtigt wurde. Das kommt den Regionalflugplätzen entgegen.

Auswirkungen der Massnahme auf Private

Wer wenig oder durchschnittlich viel fliegt, erhält mehr Geld aus der Flugticketabgabe, als er oder sie bezahlt hat. Genaue Angaben sind erst ab Beginn der Vernehmlassung zur Verordnung möglich.

In der Schweiz wohnhafte Passagiere werden gegenüber Passagieren aus dem ausländischen Einzugsgebiet der Flughäfen Zürich, Genf und Basel bevorzugt, denn Personen ohne Wohnsitz in der Schweiz werden keine Gelder aus der Flugticketabgabe bezahlt.

Internationale Entwicklungen und Regelungen

Where do airlines pay tax?

Member states with ticket taxes
Only six member states have per passenger ticket taxes which cover both international and domestic aviation

Member states with domestic VAT
Twenty-three member states have VAT, but only on domestic aviation. No member state levies VAT on intra-EU or international aviation

Member states with no aviation tax
Four member states have no aviation taxation whatsoever



TRANSPORT & ENVIRONMENT @transenv transportenvironment.org

Alle grün markierten Staaten kennen bereits eine Flugticketabgabe: Die vom Flugverkehr stärker abhängige Insel Grossbritannien hat aktuell höhere Flugticketabgaben, als das Schweizer CO₂-Gesetz es vorsieht. In der EU ist eine EU-weite Flugticketabgabe in Diskussion.

Schweizerinnen und Schweizer fliegen doppelt so häufig wie die Bewohnerinnen und Bewohner der Nachbarstaaten.

Bildmaterial zum Download / Links zu weiterführenden Infos

<https://klimaschutz-ja.ch/medien>

Die Fachexperten

Yves Chatton, yves.chatton@verkehrsclub.ch (VCS und Geschäftsführer KLUG)

Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch

Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch, 079 705 06 58