

An die bürgerlichen Mitglieder der UREK-S

AEROSUISSE

Dachverband der
schweizerischen
Luft- und Raumfahrt

Fédération faîtière de
l'aéronautique et de
l'aérospatiale suisses

Associazione mantello
dell'aeronautica e
dello spazio svizzeri

Umbrella Organisation
of Swiss Aerospace

Bern, 20. Oktober 2022

Positionspapier AEROSUISSE
22.061 CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision

Sehr geehrte Herren Ständeräte

Die UREK-Ständerat wird ab 24. Oktober 2022 das Geschäft 22.061 «CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision» beraten. AEROSUISSE, der Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt, nimmt dazu wie folgt Stellung:

AEROSUISSE und ihre Mitglieder wollen die CO2-Neutralität der Luftfahrt bis 2050 erreichen. Das zu revidierende CO2-Gesetz für die Zeit von 2025 bis 2030 setzt die regulatorischen Leitlinien, um die Anstrengungen der Branche für erneuerbare Flugtreibstoffe, effizientere Flugzeuge, optimierte An- und Abflugverfahren und eine nachhaltige Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur zu unterstützen. AEROSUISSE ist überzeugt, dass ein umsichtig ausgestaltetes CO2-Gesetz dazu beiträgt, CO2-Emissionen des Luftverkehrs effektiv zu reduzieren und eine CO2-Verlagerung ins Ausland zu begrenzen. Neben der Beimischpflicht für erneuerbare Flugtreibstoffe, welche im Gleichschritt mit der EU in der Schweiz eingeführt werden soll, spielen Förderprogramme des Bundes im revidierten CO2-Gesetz für Pilotanlagen zur Herstellung von synthetischen Flugtreibstoffen eine zentrale Rolle. Deshalb unterstützt AEROSUISSE die Vorlage des Bundesrats.

Über die letzten 30 Jahre hat die Branche den Treibstoffverbrauch markant reduziert. Seit den 90er Jahren sind dank der Modernisierung der Flugzeugflotten die CO2-Emissionen pro Flug um 43% gesunken. Der Handlungsbedarf bleibt jedoch gross. Um das ambitionierte Ziel von netto-null CO2-Emissionen bis 2050 zu erreichen, setzen die Branchenteilnehmer mit Nachdruck laufend Massnahmen um. Diese finden sich u.a. in folgenden Bereichen:

- Effizientere Flugzeuge
- Treibstoffeffizientere Abwicklung des Flugverkehrs am Boden und in der Luft
- Entwicklung von optimierten Flugverfahren und Routen im oberen Luftraum
- Schrittweiser Ersatz von fossilem Kerosin durch nachhaltige Flugtreibstoffe
- Einsatz von ökonomischen Instrumenten (freiwillige CO2-Kompensation, Teilnahme am EU-ETS und CORSIA sowie Carbon Removal Projects zur Reduktion der verbleibenden Emissionen)
- Energieeffiziente Gebäude und Gebäudeenergie aus erneuerbaren Quellen
- Förderung der Elektro- und Wasserstoffmobilität im Verkehr an sowie von und zu Flughäfen

Sekretariat:
Kapellenstrasse 14
Postfach
CH-3001 Bern
T +41 (0)58 796 98 90
F +41 (0)58 796 99 03
info@aerosuisse.ch
www.aerosuisse.ch

Damit unser Engagement im Klimabereich Wirkung erzielt, sind wir auf geeignete regulatorische Rahmenbedingungen angewiesen:

1. Faire Wettbewerbsbedingungen durch internationale Harmonisierung

Investitionen in die Reduktion von CO₂-Emissionen kosten Geld. Nur wirtschaftlich gesunde Unternehmen verfügen über die notwendige Investitionskraft, um beispielsweise die Flottenerneuerung kontinuierlich voranzutreiben. Die aktuell geplante Verschärfung des ETS sowie die Einführung einer SAF-Beimischpflicht an europäischen Flughäfen wird für heimische Fluggesellschaften zu einer massiven Mehrbelastung führen und Wettbewerbsnachteile gegenüber aussereuropäischen Gesellschaften schaffen. Vor diesem Hintergrund ist auf zusätzlich wettbewerbsverzerrende Belastungen durch nationale Alleingänge zu verzichten. Unilaterale Schweizer Lösungen gefährden die Investitionskraft von Schweizer Fluggesellschaften massiv und verhindern auf diese Weise zusätzliche Investitionen in die Reduktion von CO₂-Emissionen.

AEROSUISSE betont, dass die Einführung einer Beimischpflicht für nachhaltige Flugtreibstoffe mindestens mit der EU harmonisiert sein muss. Das Prinzip der internationalen Harmonisierung ist auch bei der Weiterentwicklung des Emissionshandels und bei der Einfuhr sowie Nutzung von alternativen Treibstoffen zu berücksichtigen.

Aussereuropäische Fluggesellschaften können europäische und insbesondere schweizerische Auflagen weitgehend umfliegen und damit Passagierströme sowie CO₂-Emissionen verlagern (Carbon Leakage). Um die Konnektivität zu den volkswirtschaftlich bedeutsamen Langstreckendestinationen aus der Schweiz sicherzustellen, ist der Bundesrat gefordert, mit geeigneten Massnahmen die Wettbewerbsfähigkeit der lokal ansässigen Fluggesellschaften gegenüber nicht-europäischen Fluggesellschaften zu gewährleisten und Mechanismen gegen Carbon-Leakage zu definieren. Die Konzepte und Vorgaben sind idealerweise im Einklang mit der EU zu entwickeln.

2. Zweckbindung für die Erlöse aus den ETS-Zertifikatsversteigerungen

Im revidierten CO₂-Gesetz (Vorschlag des UVEK) ist nicht vorgesehen, dass die Erlöse aus den ETS-Zertifikatsversteigerungen für CO₂-Reduktionsmassnahmen in der Luftfahrt eingesetzt werden. AEROSUISSE schlägt vor, dass diese ETS-Erlöse zur Förderung erneuerbarer Flugtreibstoffe und für die Forschung und Innovation des Luftfahrtstandortes Schweiz eingesetzt werden. Damit kann die Anwendung erneuerbarer Flugtreibstoffe zusätzlich beschleunigt werden.

3. Keine Flugticketabgabe und weitere Abgaben

Die Luftfahrt ist eine hochgradig international vernetzte Branche. Nationale Flugticketabgaben sind keine effektiven klimapolitischen Instrumente für eine globale Branche. Abgaben, die weder international noch europäisch harmonisiert sind, verlagern den Verkehr und verursachen zusätzliche CO₂-Emissionen. Sie bevorteilen ausländische Wettbewerber und schwächen unseren Standort. Entweder wird auf angrenzende Flughäfen ausgewichen, oder man nimmt anstelle eines Nonstop-Fluges aus der Schweiz einen Flug mit einem Stopp über einen anderen Hub. Ein solches Reiseverhalten führt dazu, dass das Angebot an Direktverbindungen, die für unsere Wirtschaft unerlässlich sind, eingeschränkt wird.

Probleme gäbe die Einführung einer nicht mit Frankreich harmonisierten Schweizer Flugticketabgabe insbesondere am Flughafen Basel-Mulhouse, da Airlines mit dem Wechsel von Schweizer auf französische Verkehrsrechte die Abgabe leicht umgehen könnten. Zudem würde insbesondere den heimischen Fluggesellschaften Geld entzogen, da sie die meisten Abflüge haben und die Abgabe aufgrund der herrschenden Marktmechanismen nicht eins zu eins den Passagieren weiterverrechnen können. Damit wird kein Reduktionsziel erreicht, sondern zusätzlich nötige Investitionen in die Dekarbonisierung des Sektors verhindert.

Demgegenüber leisten ein starker Schweizer Beitrag zu einer international koordinierten SAF-Förderung sowie international harmonisierte, marktbasierende CO2-Mechanismen einen effektiven Beitrag, um die Dekarbonisierung des Luftverkehrs weltweit voranzubringen. AEROSUISSE lehnt wiederaufkommende Forderungen nach einer nationalen Flugticketabgabe deshalb klar ab und unterstützt stattdessen die marktbasierenden Mechanismen, wie sie vom UVEK im zu revidierenden CO2-Gesetz vorgeschlagen werden.

Zusammenfassend will unsere Branche im Jahr 2050 CO2-neutral werden. Dafür sind wir auf politische Unterstützung und zweckmässige rechtliche Rahmenbedingungen angewiesen. Das revidierte CO2-Gesetz, welches das UVEK zur Vernehmlassung vorgelegt hat, gehört dazu. Der Entwurf des revidierten CO2-Gesetzes schafft für unsere Unternehmen einen Rahmen, um in energieeffizientere Flugzeuge und klimaneutralen Treibstoff zu investieren. Raum für Verbesserung bietet der Entwurf mit Blick auf die Intensivierung der Forschung und Innovation in der Luftfahrt. Mit einer Zweckbindung der Erlöse aus den EU-ETS-Zertifikationsversteigerungen kann der Standort Schweiz gestärkt werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben mit

freundlichen Grüßen

AEROSUISSE
Dachverband der schweizerischen
Luft- und Raumfahrt

Der Geschäftsführer:



Philip Kristensen