

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

An die Mitglieder des Nationalrats

Bern, 14. Dezember 2023

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

**Positionspapier AEROSUISSE in Sachen [22.061](#) CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024.
Revision – Beratungen Nationalrat**

Sehr geehrte Damen und Herren Nationalräte

Mit Blick auf die Beratungen am 20. Dezember 2023 zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024 informieren wir Sie über unsere Position und unsere Anträge zu diesem Geschäft.

AEROSUISSE, der Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt, und seine Mitglieder haben sich zum Ziel gesetzt, die CO2-Neutralität der Luftfahrt bis 2050 zu erreichen. Vor diesem Hintergrund ist für uns entscheidend, dass das zu revidierende CO2-Gesetz für die Zeit von 2025 bis 2030 die richtigen regulatorischen Leitlinien setzt, um die Anstrengungen der Branche für erneuerbare Flugtreibstoffe, effizientere Flugzeuge, optimierte An- und Abflugverfahren und eine nachhaltige Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur zu unterstützen. Wir sind überzeugt, dass ein umsichtig ausgestaltetes CO2-Gesetz dazu beiträgt, die CO2-Emissionen des Luftverkehrs effektiv zu reduzieren und eine CO2-Verlagerung ins Ausland zu begrenzen.

Einer der Schlüssel zum CO2-neutralen Fliegen liegt in der Nutzung von Sustainable Aviation Fuels (SAF). Zusammen mit der Luftfahrtbranche kann die im CO2-Gesetz mit der EU abgestimmte Beimischquote für SAF die Technologieentwicklung und Skalierung von SAF entscheidend voranbringen. Die graduelle Umstellung auf SAF ist teuer. Erneuerbare Treibstoffe kosten aktuell vier- bis sechsmal mehr als herkömmlicher Treibstoff.

Vor diesem Hintergrund unterstützt AEROSUISSE alle Mehrheitsvorschläge der Kommission mit Ausnahme der Abgabe allgemeinen Luftfahrt (Art. 33bis-septies, Art. 33a) und bittet Sie demnach, die Anträge aus Ihrer Umweltkommission wie folgt zu behandeln:

Erlass 1: Bundesgesetz über die Reduktion von CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz)

3. Abschnitt Pflicht zur Beimischung von erneuerbaren und emissionsarmen Treibstoffen zu Flugpetrol: Art. 28j- Art. 28m

Gemäss Mehrheit

Begründung:

Die Ausrichtung nach den Bestimmungen der EU für einen nachhaltigen Luftverkehr gemäss dem Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU ermöglicht die Integration des Schweizer Luftverkehrs in eine international orientierte Branche. Auch wenn die Angleichung an die EU aus Sicht von AEROSUISSE nicht in allen Punkten optimal ist, können so Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden. Der Vorschlag der Mehrheit erlaubt die Übernahme des einschlägigen EU-Rechts (ReFuel-Verordnung). AEROSUISSE unterstützt deshalb den vom Bundesrat antizipierten Vorschlag aufgrund der überwiegenden Vorteile.

Art. 28n Sanktionen

Gemäss Mehrheit

Begründung:

Die Anlehnung der Bestimmungen über die Sanktionen bei einer Verletzung der Beimischpflicht ans EU-Recht ist folgerichtig und stellt sicher, dass auch hier die schweizerischen Akteure gegenüber den EU-Mitbewerbern gleichgestellt sind. Wichtig ist auch, dass die Erträge aus den Sanktionen zugunsten der Förderung von erneuerbaren Flugtreibstoffen zweckgebunden werden.

5a Kapitel: Abgabe Allgemeine Luftfahrt (Privatjetabgabe): Art. 33bis - septies, Art. 33a

Unterstützung der Minderheit Jauslin (Ablehnung der Mehrheit)

Begründung:

Die Luftfahrt ist eine globale Branche. Aus diesem Grund ist auf nationale Alleingänge mit Lenkungsabgaben zu verzichten. AEROSUISSE lehnt deshalb den Vorschlag einer Abgabe für die allgemeine Luftfahrt ab. Eine Abgabe dieser Art entfaltet keine Lenkungswirkung zugunsten der Reduktion von CO₂-Emissionen. Im Gegenteil: Sie entzieht der Branche Investitionsmittel und führt zu *Carbon Leakages* (Verlagerungen und Mehremissionen). In seiner Stellungnahme zur Motion [23.3803](#) hat sich der Bundesrat klar gegen eine Abgabe allgemeine Luftfahrt ausgesprochen. Schliesslich hat diese zusätzliche Abgabe nebst dem Emissionshandel und CORSIA eine Mehrfachbelastung für die Schweizer Luftfahrt zur Folge.

**Art. 37a: Massnahmen zur Förderung des grenzüberschreitenden
Personenfernverkehrs auf der Schiene und zur Verminderung von
Treibhausgasemissionen im Luftverkehr**

Gemäss Mehrheit

Begründung:

AEROSUISSE unterstützt die Mehrheit Art. 37a und stimmt dem Verlust von maximal 30 Mio. Franken pro Jahr bis 2030 zulasten der Luftfahrt für den grenzüberschreitenden Personenverkehr zu. Gleichzeitig halten wir fest, dass diese Quersubventionierung nicht sachgerecht ist. Eine Erhöhung dieses Beitrages, wie in Minderheit Suter zu Art. 37a Abs.2 gefordert, vereitelt die Bestrebungen, die CO2-Emissionen des Luftverkehrs zu reduzieren. Aus diesem Grund ist sie abzulehnen. Die Mehrheit der Kommission will die verbleibenden Erlöse aus der Versteigerung von Emissionszertifikaten im Luftverkehr zugunsten der Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen verwenden, insbesondere für die Entwicklung und Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen. Wegen des grossen Investitionsbedarfs für die Skalierung von Anlagen zur Herstellung erneuerbaren Treibstoffes ist dies zwingend notwendig. Die Mittel, die den Luftverkehrsunternehmen über den Emissionshandel entzogen werden, müssen für diesen Zweck genutzt werden, damit innert angemessener Frist eine signifikante Reduktion der Emissionen mit der Verfügbarkeit von erneuerbaren Treibstoffen realisiert werden kann.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

AEROSUISSE
Dachverband der schweizerischen
Luft- und Raumfahrt

Der Geschäftsführer:



Philip Kristensen