

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

Eidg. Finanzverwaltung
3003 Bern

per Mail:
ep27@efv.admin.ch

Bern, 2. Mai 2025

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

**Stellungnahme AEROSUISSE zur Vernehmlassung
Vorentwurf des Bundesgesetzes über das Entlastungspaket 2027**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die AEROSUISSE nimmt zur titelerwähnten Vernehmlassung wie folgt Stellung:

14. CO2-Gesetz vom 23. Dezember 2011

Antrag:

Art. 37a Abs. 1 und 3:

¹ Die Erlöse aus der Versteigerung der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge werden ~~im Umfang von höchstens 50 Prozent~~ eingesetzt für Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr, insbesondere für die Entwicklung und Herstellung von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen.

³ Die Beiträge an die Massnahmen nach Absatz 1 betragen höchstens ~~50~~ 60 Prozent der anrechenbaren Kosten. Ausnahmsweise können sie auf 70 Prozent der anrechenbaren Kosten erhöht werden. Massgebend für Ausnahmen sind das besondere Interesse des Bundes sowie das Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen.

Begründung:

Luftverkehrsunternehmen in der Schweiz und der EU sind dem Emissionshandels-system (EHS) unterstellt. Sie müssen Emissionsrechte in Form von Zertifikaten ersteigern. Der Preis dieser Zertifikate ist abhängig vom Preis pro Tonne CO₂ und entsprechend volatil. Die Kosten für das EHS sind für die Schweizer Luftverkehrs-unternehmen signifikant. Im CO₂-Gesetz sprach sich der Gesetzgeber in Art. 37a dafür aus, dass die Erlöse aus der Versteigerung der EHS-Zertifikate aus der Schweiz einer Zweckbindung unterliegen, um Massnahmen zu fördern, die zu einer Reduktion von Treibhausgasemissionen des Luftverkehrs beitragen.

Fehlt diese Unterstützung, ist das Netto-Null-Ziel 2050 gemäss Klimaschutzgesetz (KIG) für die Branche ausser Reichweite, während gleichzeitig ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Luftverkehrsunternehmen in Europa und ausserhalb Europas geschwächt wird.

Aus diesem Grund fordert die AEROSUISSE, dass die gesamten Erlöse aus der Versteigerung der EHS-Zertifikate für den Luftverkehr, wie vom Gesetzgeber vorgesehen, zweckgebunden für Massnahmen zur Reduktion von CO₂-Emissionen im Luftverkehr verwendet werden, insbesondere für die Entwicklung und Skalierung der dazu notwendigen neuen Technologien. In diesem Zusammenhang betont die AEROSUISSE die Wichtigkeit von nachhaltigen Flugtreibstoffen (SAF) in Verbindung mit der Einführung der SAF-Beimischpflicht für den Luftverkehr im CO₂-Gesetz. Vor diesem Hintergrund beantragt die AEROSUISSE, dass der Anteil der anrechenbaren Kosten für Massnahmen nicht von 60% (in gewissen Fällen gar 70%) auf 50% gekürzt wird.

SAF können nur dann eine wesentliche Rolle spielen, wenn diese Treibstoffe in ausreichender Menge und zu einem kompetitiven Preis verfügbar sind. Heute sind SAF nur in geringen Mengen verfügbar. Zudem kostet die Tonne SAF, je nach Qualität und Herstellungsart, das Vier- bis Zehnfache einer Tonne fossilen Treibstoffs. Das ist für die Luftverkehrsunternehmen wirtschaftlich nicht tragbar. Entsprechend spielt die Skalierung der SAF-Produktion eine entscheidende Rolle. Es braucht grosse und entsprechend teure Produktionsanlagen. Die Kosten dafür kann die Luftverkehrsbranche nicht allein schultern. Hier spielt der Staat, neben der Finanzbranche, eine zentrale Rolle. Zumindest zu Beginn muss der Bund mit geeigneten Instrumenten, z.B. Staatsgarantien, den Bau von Produktionsanlagen katalysieren. Dafür braucht es die gesamten finanziellen Mittel aus der Zweckbindung der Erlöse aus der Versteigerung der EHS-Zertifikate und nicht nur die Hälfte.

Ohne die Mittel aus der Versteigerung der EHS-Zertifikate wird die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftverkehrsunternehmen gegenüber ihrer europäischen Konkurrenz und gegenüber Fluggesellschaften ausserhalb Europas massiv geschwächt. Während europäische Airlines dank Geldern aus der Versteigerung von EHS-Zertifikaten einen finanziellen Anreiz bekommen, SAF einzusetzen (SAF-Emissionsrechte), gehen die Schweizer Unternehmen leer aus. Besonders stossend ist, dass der Bundesrat diese Kürzung der Mittel aus den Erlösen der Versteigerung der EHS-Zertifikate auf unbestimmte Zeit beschlossen hat.

12. Subventionsgesetz vom 5. Oktober 1990 (SuG)

Antrag:

Art. 7 Abs. 2:

~~²Finanzhilfen dürfen 50 Prozent der Kosten der unterstützten Aufgabe nicht übersteigen. Sie können in begründeten Fällen höher sein, insbesondere wenn sie degressiv ausgestaltet und zeitlich befristet sind.~~

Begründung

Die Kürzung der Finanzhilfen bedeutet, dass weniger Mittel für Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr, insbesondere für die Entwicklung und Herstellung von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen (SAF), zur Verfügung stehen. Diese Technologien sind entscheidend für die Reduktion von Emissionen und das Erreichen des Netto-Null-Ziels. Eine geringere

finanzielle Unterstützung könnte die Fortschritte in diesem Bereich erheblich verlangsamen.

Ohne ausreichende finanzielle Unterstützung bleiben wichtige Innovationen und technologische Fortschritte auf der Strecke. Dies gefährdet die Erreichung der Emissionsziele der Schweizer Luftfahrt und schwächt gleichzeitig ihre Wettbewerbsfähigkeit im europäischen und internationalen Vergleich.

18. Bundesgesetz vom 22. März 1985⁴⁸ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für die Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)

Antrag:

Art. 37f Abs. 1 Bst. a und f sowie Abs. 2:

¹ Der Bund kann zur Förderung eines hohen technischen Sicherheitsniveaus im Luftverkehr Beiträge gewähren an:

- a. die Finanzierung der An- und Abflugsicherungsdienste auf schweizerischen Flugplätzen mit Flugsicherung, ~~sofern ein Bundesinteresse besteht;~~
- b. ~~die Erbringung von Flugsicherungsdiensten.~~

~~²Der Bundesrat regelt, was als Bundesinteresse im Sinne von Absatz 1 Buchstabe a gilt.~~

Begründung:

Die AEROSUISSE lehnt die Kürzung der Bundesbeiträge für die Flugsicherung auf das für die Sicherstellung der Bundesinteressen notwendige Niveau (Reservekapazitäten, Staatsflüge, Ausbildung) im Umfang von 5 Millionen Franken pro Jahr ab. Obwohl die AEROSUISSE davon überzeugt ist, dass die Kosten für die Flugsicherung auf den Regionalflugplätzen gesenkt werden können, ist der vom Bund vorgeschlagene Kahlschlag bei der Finanzierung der Flugsicherung der falsche Weg.

Art. 37f Abs. 1 Bst. a und f sowie Abs. 2 widersprechen der Zielsetzung des Bundesrats aus dem luftfahrtpolitischen Bericht 2016, wonach die Flugsicherung auf den Regionalflugplätzen zwecks Kostensenkung neu zu organisieren ist. Mit der Kürzung der Bundesmittel für die Flugsicherung auf den Regionalflugplätzen wird dieses Ziel nicht erreicht. Im Gegenteil: Kantone, Gemeinden oder Private werden nicht für die Kosten der Flugsicherung aufkommen, solange der Bund als Regulator (BAZL) und Eigner von Skyguide das Mindest-Service Level, d.h. die Grundversorgung für den Betrieb eines Regionalflugplatzes nicht klärt oder präzise definiert. Eine Kürzung der Bundesmittel kann deshalb erst dann erfolgen, wenn folgende Voraussetzung für eine moderne Flugsicherung erfüllt ist:

Der zum Betrieb der einzelnen Regionalflugplätze notwendige Service Level ist neu definiert. Das heisst, dass die regionalen Flugsicherungsleistungen und Infrastruktur auf die lokalen Bedürfnisse (Systeme, Luftraum, Verfahren, Organisation) optimiert sind. Dazu gehört beispielsweise, dass der Bund als Regulator den Regionalflugplätzen die Möglichkeit gibt, An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln ohne Flugsicherung zu bewerkstelligen, wenn damit weiterhin ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet werden kann.

Dazu gehört auch die Ausschreibung von Flugsicherungsdienstleistungen auf Regionalflughäfen oder, dass die Flugplatzhalter die Freiheit bekommen, ihre Flugsicherung selbst zu betreiben. Das schafft die Grundlagen für eine finanzielle Beteiligung von Privaten, Gemeinden oder den Standortkantonen an der Flugsicherung.

Zusammenfassend hält die AEROSUISSE fest, dass zuerst der Bund mit der Modernisierung der Flugsicherung und der Flugsicherungsinfrastruktur seine Hausaufgaben machen muss, bevor er die Bundesmittel für die Finanzierung der Flugsicherung auf den Regionalflugplätzen streicht. Dazu gehört ein Konzept „Flugplatzlandschaft Schweiz“, das definiert, wo welcher Verkehr auf welchen Flughäfen stattfinden soll. Dieses Konzept hat das BAZL im Rahmen des Projektes AVISTRAT an den Verband Schweizer Flugplätze delegiert. Festzuhalten ist, dass die Verantwortung für ein solches Konzept letztlich beim Bund verbleibt und der Bund für dieses Konzept eine Grundlage benötigt, um entscheiden zu können, auf welchen Flughäfen IFR-Verkehr und auch -Ausbildungen stattfinden sollen. Die Landesflughäfen haben für IFR-Ausbildungen keinen Platz. Dafür braucht es die Regionalflughäfen.

Ohne eine moderne Flugsicherung kann das Ziel des EP 27 für die Flugsicherung, nämlich die Kostenwahrheit zu erhöhen, damit die Nutzerinnen und Nutzer einen grösseren Teil der verursachten Kosten tragen, nicht erreicht werden. Stattdessen riskiert der Bund mit dieser Massnahme, dass ineffiziente Strukturen der Flugsicherung in der Schweiz beibehalten werden – mit entsprechenden Auswirkungen auf die Funktionalität und Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftverkehrsystems inkl. Landesflughäfen und Regionalflugplätze.

Vor diesem Hintergrund beantragt die AEROSUISSE, dass der Bund so lange mit der Kürzung der finanziellen Mittel für die Regionalflugplätze zuwartet, bis die Schweizer Flugsicherung modernisiert ist und kostengünstige und zweckmässige Flugsicherungsverfahren installiert sind.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

AEROSUISSE
Dachverband der schweizerischen
Luft- und Raumfahrt

Der Geschäftsführer:



Philip Kristensen