

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)  
Bundesamt für Umwelt BAFU  
Sektion Klimapolitik  
Herr Raphael Bucher  
Stv. Sektionschef  
Papiermühlestrasse 172  
3003 Bern

Männedorf, 22. Februar 2022/asü

## **Stellungnahme Vernehmlassung Revision CO2-Gesetz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga  
Sehr geehrter Herr Bucher  
Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne reichen wir im Rahmen der Vernehmlassung zur Revision des CO2-Gesetzes eine Stellungnahme ein. Wir danken für diese Möglichkeit und freuen uns, wenn unsere Erwägungen Gehör finden.

Vorgängig kurz einige Worte zu Aviationsuisse (hervorgegangen im Frühling 2021 aus Aviasuisse):

Aviationsuisse vertritt die Interessen der Nutzer des Luftverkehrs. Wir sind daran interessiert, das Angebot der Airlines zu guten Bedingungen benutzen zu können. Genauso sind wir daran interessiert, dass die Infrastrukturen, die den Luftverkehr möglich machen, mit hin die Flughäfen, ihre Leistungen konkurrenzfähig erbringen können und die Anlagen auf dem neuesten Stand der Technik halten. Das Luftfahrtsystem in der Schweiz und die Rahmenbedingungen müssen so entwickelt werden, dass die strategisch und volkswirtschaftlich wichtige Anbindung der Schweiz an die Welt jederzeit nachfragegerecht sichergestellt werden kann.

Präsiert wird Aviationsuisse von Dr. Regine Sauter, Direktorin der Zürcher Handelskammer und Nationalrätin FDP. Im Vorstand vertreten sind dazu Martine Naville, CEO der Swiss-American Chamber of Commerce, und Dr. Sebastian Deininger, Bereichsleiter Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt der Handelskammer beider Basel.

Mitglieder bei Aviationsuisse sind zudem: Europa Forum Luzern, HotellerieSuisse, Komitee Weltoffenes Zürich, Schweizerischer Arbeitgeberverband, Schweizer Reise-Verband, Swiss ASD - Swissmem.

## Grundsätzliche Erwägungen

- Auch für uns ist wichtig, dass trotz des Neins des Souveräns zum CO<sub>2</sub>-Gesetz vom 13. Juni 2021 das Thema Klimaschutz vorangetrieben wird. Die Luftfahrt muss ihren Beitrag leisten, damit die Treibhausgasemissionen gesenkt werden können.
- Die Luftfahrt ist für die Schweiz strategisch und volkswirtschaftlich zentral wichtig, die Landesflughäfen sind Infrastrukturen von nationaler Bedeutung. Auch im Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik (Lupo) des Bundesrats und im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) ist richtigerweise festgehalten, dass die gute Erreichbarkeit der Schweiz mit den vielen Direktverbindungen auch in Zukunft gewährleistet werden muss. Die Landesflughäfen wickeln auch den grössten Teil der Luftfahrt-Fracht ab. Diese ist, gemessen am Wert, der wichtigste Transport-Träger des Schweizer Exports.
- Aus den Punkten 1 und 2 geht hervor, dass bezüglich dieser beiden zentralen Ziele Konflikte zu vermeiden sind. Auf dem Weg zur Ökologisierung namentlich auch der Luftfahrt sind nachhaltige Lösungen gefragt, die beide Ziele im Auge haben – den Klimaschutz und den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt. Fokussiert werden muss auf die Schnittmenge, auf Massnahmen, die beiden Zielen gerecht werden. Das heisst auch: Bekämpft werden muss der CO<sub>2</sub>-Ausstoss, nicht die Luftfahrt an sich. Die Schweiz soll Massnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion im Luftverkehr, wenn immer möglich, europäisch oder gar international koordinieren. Luftverkehr ist global organisiert. Sind Massnahmen nur national, verzerren sie den Wettbewerb und die Effektivität wird reduziert. Je globaler und koordinierter, desto geringer der Impact auf die Wettbewerbsfähigkeit und desto grösser der Effekt zu Gunsten des Klimaschutzes.
- Klimaschutz bleibt ein Megathema, genau wie die Entwicklung wirksamer Technologien, die zur Ökologisierung beitragen. Die Schweiz muss anstreben, mit ihrem starken Forschungs- und Innovationsplatz in diesem Prozess eine wichtige Rolle einzunehmen. Insbesondere die Entwicklung alternativer Treibstoffe bietet die Chance, effektiven Einfluss im Bereich Klimaschutz auszuüben und zweitens sich als attraktiven Standort für Forschung- und Entwicklung und für Startups und Unternehmen zu positionieren.
- Abgelehnt werden inländische regulatorische Bestimmungen, die über international harmonisierte Standards gehen (sogenannter Swiss Finish). Es ist wichtig, dass grenzüberschreitende Tätigkeiten (z.B. Verkehr) auch international bzw. mindestens auf EU-Ebene geregelt sind und gleich lange Spiesse für alle Teilnehmer gelten. Die neue Vorlage darf zu keinen Wettbewerbsnachteilen für die Schweiz und inländische Unternehmen führen und muss vergleichbare internationale Regelungen und Standards wo immer möglich berücksichtigen.

## Konkrete Würdigung der Vorlage

- Die Stossrichtung der vorgeschlagenen Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes begrüßen wir. Als richtig erachten wir namentlich, dass im Bereich Luftfahrt nicht auf neue Abgaben oder Verbote, sondern auf die Förderung alternativer Treibstoffe gesetzt wird.
- In allen Studien gilt die Nutzung von Sustainable Aviation Fuels (SAF) als der wichtigste Ansatzpunkt für die Ökologisierung der Luftfahrt im Zeitraum bis 2050. Wir unterstützen daher, dass Entwicklung und Einsatz von SAF mittels einer Beimischquote gefördert werden sollen. Wir teilen die Auffassung, dass so die wichtigste Voraussetzung erfüllt werden kann, die es für eine breitflächige Umsetzung braucht: Die Schaffung eines stabilen Absatzmarktes, der die Herstellung und die Verfügbarkeit erneuerbarer (synthetischer) Flugtreibstoffe sicherstellt.
- Wichtig ist für uns mit Blick auf das Ziel «Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt», dass die Schweizer Lösung international abgestimmt ist, insbesondere mit der EU und deren «ReFuelEU Aviation Initiative». Die vorgesehene Harmonisierung mit den EU-Regeln unterstützen wir daher – sie ist für uns zentral.
- Der Vorschlag zur Anpassung von Art 103b LFG und die damit einhergehende Erhöhung von möglichen Investitionsbeiträgen an Unternehmen, die Pilotanlagen zur Herstellung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen umsetzen, begrüßen wir. Diese Massnahme trägt dazu bei, dass die Forschung den Weg von den Labors und den wissenschaftlichen Publikationen in den Markt findet – das sehen wir auch so. Und sie stärkt den Forschungs- und Innovationsstandort Schweiz.
- Nicht einverstanden sind wir mit Massnahmen, die zu einer Quersubventionierung der Verkehrsträger führen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum aus den Erlösen aus Versteigerungen der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge mit bis zu 30 Millionen Franken jährlich der grenzüberschreitende Personenverkehr auf der Schiene gefördert werden soll. Dieser Vorschlag beinhaltet eine negative Wertung der Luftfahrt, atmet den Geist einer «Strafe» und steht somit völlig quer zu der im Lupo verankerten Zielsetzung, die strategisch und volkswirtschaftlich zentrale Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt zu erhalten und zu entwickeln. Statt einer Quersubventionierung der Verkehrsträger ist eine konsequente Zweckgebundenheit der Mittel vorzusehen. Die genannten Mittel von bis zu 30 Millionen Franken jährlich sind zielführender und mit höherem Einfluss auf den Klimaschutz für die Förderung und für den Einsatz von SAF zu verwenden.
- Marktwirtschaftliche Instrumente wie das Emissionshandelssystem (EHS) stellen sicher, dass die einzelnen Sektoren ihre CO<sub>2</sub>-Emissionsziele erreichen. Darum ist die Weiterentwicklung des EHS zielführend. Auch hier ist aber wichtig, dass dies im Gleichschritt mit der EU erfolgt, um Wettbewerbsnachteile für Schweizer Airlines zu verhindern. Um zudem dem Risiko von Carbon Leakage entgegenzutreten, finden wir wichtig, dass die Schweiz gemeinsam mit der EU zweckmässige Ausgleichsmechanismen entwickelt.

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme und für die Kenntnisnahme unserer Argumente.

Freundliche Grüsse,

Aviationsuisse



Andreas Schürer, Geschäftsführer