

Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

per Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 17. Oktober 2024

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

**Stellungnahme AEROSUISSE zur Vernehmlassung
Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024**

Sehr geehrte Damen und Herren

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

Für die AEROSUISSE liegt der Schlüssel zum CO₂-neutralen Luftverkehr in der Nutzung von nachhaltigen Treibstoffen, sogenannten Sustainable Aviation Fuels (SAF). Gleichzeitig muss die Luftfahrt für die Erreichung dieses Netto-Null-Zieles in Klimaschutzprojekte und in den Einsatz von Negativemissionstechnologien (technologisch sowie biologisch) Geld investieren. Für die Luftfahrt in der Schweiz ist dies eine grosse Herausforderung. Unsere Branche kann diese Aufgabe meistern, wenn sie die Rahmenbedingungen bekommt, um in SAF und andere Technologien zu investieren, ohne dass dabei ihre Wettbewerbsfähigkeit leidet und beeinträchtigt wird. Die neuen gesetzlichen Auflagen werden für die Luftfahrt zu Mehrkosten in Millionenhöhe führen. Aus diesem Grund ist die Schweizer Luftfahrt auf das finanzielle Engagement des Bundes angewiesen, um zusätzlich zu den Investitionen der Branche mit Fördermitteln des Bundes die Herstellung und Produktion von SAF zu skalieren und die (Weiter-)Entwicklung von innovativen Technologien zu fördern. Vor diesem Hintergrund beantragt die AEROSUISSE, dass auf eine Kürzung der finanziellen Mittel im Rahmen des Sparpakets des Bundesrats mit Blick auf die Förderung von Massnahmen zur Verminderung der Treibhausgasemissionen im Luftverkehr verzichtet wird.

Weiter betont die AEROSUISSE, dass die Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz den Gesetzesauftrag aus Artikel 16 Abs. 4 nicht konkretisieren, wie der Bundesrat gewährleistet, dass die Betreiber von Luftfahrzeugen bei Vorliegen unterschiedlicher völkerrechtlicher Verträge zur Verminderung von Treibhausgasemissionen aus Flügen nicht kumulativ diesen Systemen unterliegen. Die AEROSUISSE beantragt, dass dieser Auftrag gemäss Artikel 16 des CO₂-Gesetzes in der Verordnung umgesetzt wird.

Zur Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung):

Antrag:

Keine Mehrfachbelastungen mit administrativen Pflichten.

Begründung:

Luftfahrt ist ein globales Geschäft. Die Kostennachteile gegenüber aussereuropäischen Fluggesellschaften müssen bei der Umsetzung der Vorschriften immer berücksichtigt werden. Aus diesem Grund befürchtet die AEROSUISSE, dass die Prozesse zur Datenerhebung und die Berichtsstrukturen im Zusammenhang mit den Treibhausgasemissionen verdoppelt werden. Die AEROSUISSE fordert, dass keine Mehrfachbelastungen administrativer Art für die Branche aus der Verordnung resultieren. Diese Forderung wird im vorliegenden Entwurf der CO₂-Verordnung nicht umgesetzt.

Antrag:**Art. 14a Abs. 3 (ergänzt):**

Die Berechnung erfolgt nach den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen *und international etablierten Standards*.

Begründung:

Für die AEROSUISSE ist eine Standardisierung zur Berechnung der Klimawirkung auf dem Weg zu einer Luftfahrt mit Netto-Null CO₂-Emissionen bis 2050 zentral.

Vor dem Hintergrund der Internationalität des Luftverkehrs (die Landesflughäfen Genf und Zürich werden von mehr als 50 ausländischen Fluggesellschaften bedient) ist es notwendig, für die Berechnung der Klimawirkung einen international anerkannten und harmonisierten Ansatz zu wählen. So führt beispielsweise die EU ab 2025 Flight Emission Label ein. Von der Einführung eines Schweizer Standards wird dringend abgeraten. Die Frist für die vorgeschlagene Einführung bereits ab 2026 erachten wir als zu kurz, weil es, wie erwähnt, auch darum geht, einheitliche und international anerkannte Standards zu etablieren, weshalb wir eine Verschiebung der Einführung auf 2027 vorschlagen.

Antrag:**Artikel 14a Abs. 4 (ergänzt):**

Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen, wenn ein Emissionsrechner verwendet wird. *Dieser Rechner muss auf gefestigten, wissenschaftlichen Erkenntnissen sowie international etablierten Standards gemäss Absatz 3 basieren.*

Begründung:

Aktuell existiert noch kein wissenschaftlicher Konsens oder internationaler Standard, um die Klimawirkung der sogenannten Nicht-CO₂-Emissionen und die unterschiedliche zeitliche Wirkung von CO₂ und Nicht-CO₂ Effekten in einer einzelnen Kennzahl zum Ausdruck zu bringen. Luftfahrt ist ein globales Geschäft. Auch hier braucht es einen harmonisierten Ansatz gestützt auf international anerkannte Standards.

Antrag:**Art. 14a Abs. 7 (neu):**

CO₂-Minderungen aus der Nutzung von erneuerbaren Treibstoffen, Verbesserungen im Flugbetrieb sowie Investitionen in Negativemissionen sollen in der Berechnung berücksichtigt werden.

Begründung:

Die Luftfahrt investiert Milliarden in die Modernisierung ihrer Flotte, treibt umfassende Massnahmen im Flugbetrieb voran und setzt auf die Nutzung von alternativem Treibstoff und Negativemissionstechnologien. Die dadurch erzielten CO₂-Minderungen müssen in der Berechnung berücksichtigt werden.

Antrag:

Keine physische Beimischpflicht an den Landesflughäfen:

Artikel Art. 92a Örtlicher Geltungsbereich (ergänzt):

Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt auf den Landesflughäfen Zürich und Genf, *wobei eine Anrechnung mittels Herkunftsnachweis möglich ist.*

Begründung:

Um Transportkosten sowie unnötige CO₂-Emissionen zu vermeiden, ist ein Zertifikatshandel (ein sogenanntes "Book & Claim" System) nach Vorbild des Strommarktes zu etablieren, damit SAF unabhängig vom Ort der Vertankung angerechnet werden kann. Ein solches Konzept würde grosse administrative und umweltbezogene Vorteile bieten. Die Schweiz sollte dabei ein anschlussfähiges System zur bilanziellen SAF-Anrechnung etablieren und sich mit der EU für die Schaffung eines gemeinsamen Book & Claim Systems einsetzen. Zentral dabei ist, ein administrativ einfaches System zu etablieren, welches über effektive Kontrollmechanismen verfügt sowie Betrug und Doppelzählungen verhindert.

Antrag:**Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweis (ergänzt):**

Für die Erfüllung der Beimischpflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes kann ein gültiger Herkunftsnachweis während 24 Monaten ab Ende des Zeitraums, in dem die Charge der emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffe produziert oder importiert wurde, als Nachweis für die Nutzung dieser Flugtreibstoffe eingesetzt werden.

Begründung:

Im Rahmen des Emissionshandelssystem EHS sowie dem UN-Klimainstrument CORSIA unterliegen Fluggesellschaften bis zum 31. März des darauffolgenden Jahres einer Berichtspflicht. Vor diesem Hintergrund sollten Herkunftsnachweise mindestens bis zu diesem Datum gültig sein, damit einerseits ein allfälliges Reporting der Herkunftsnachweise im Gleichschritt getätigt werden kann und andererseits die Herkunftsnachweise bis zur Freigabe der Behörden Gültigkeit haben.

Antrag:**Art. 127h, Abs. 1, Bst.d (neu):**

die Erforschung, Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Minimierung der ganzheitlichen Klimawirkung unter Berücksichtigung der CO₂- und Nicht-CO₂-Emissionen.

Begründung:

Die Forschung zur Reduktion der kurzlebigen Nicht-CO₂-Emissionen bzw. deren Effekte (zum Beispiel durch die Anpassung des Flug-Levels oder das Umfliegen von gewissen Gebieten) muss vorangetrieben werden. Die dafür vorgesehenen finanziellen Mittel zur Förderung von Massnahmen zur Vermeidung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr sind unbedingt im vorgesehenen Umfang beizubehalten. Auf eine Mitteleinsparung bei der Luftfahrt ist zu verzichten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

mit freundlichen Grüssen.

AEROSUISSE

**Dachverband der schweizerischen
Luft- und Raumfahrt**

Der Geschäftsführer:



Philip Kristensen