

Seitenblick des Präsidenten

Regard en coin du président



Matthias Samuel Jauslin
president@aeroclub.ch

Zentralpräsident
Aero-Club der Schweiz
Président central
Aéro-Club de Suisse

Die Beimischquote wirkt

Nachhaltiger Flugtreibstoff ist einer der vielversprechendsten Ansätze, um die Klimawirkung des Luftverkehrs deutlich zu reduzieren. Solche «Sustainable Aviation Fuels» (SAF) können bereits mit der heutigen Flugzeugflotte und Vertankungs-Infrastruktur eingesetzt werden. Allerdings ist die Verfügbarkeit noch bescheiden. Ob in Zukunft die notwendigen Mengen abgerufen werden können, scheint mir noch fraglich. Pilotprojekte gibt es einige. Nun will das Bundesparlament im neuen CO₂-Gesetz eine Beimischpflicht für Flugpetrol einführen. Der Ständerat hat sich an die Arbeit gemacht und eine Schweizer Sonderlösung gezimmert. Doch nationale Lösungen funktionieren im internationalen Luftverkehr nicht. Das hat die Diskussion um die Flugticketabgaben bei der gescheiterten Revision des CO₂-Gesetzes gezeigt. Massnahmen müssen zwingend mit dem Ausland koordiniert werden.

Es war der Nationalrat, der diese Unwegsamkeit erkannte und korrigierend eingriff. Er bediente sich dabei des nicht immer so beliebten Luftverkehrsabkommens mit Europa. Die Pflichten für Anbieter von Flugtreibstoffen und für die Betreiber von Flugplätzen zur Bereitstellung und zur Beimischung von erneuerbaren Flugtreibstoffen richten sich damit nach den Bestimmungen der EU. Derzeit wird von einer Beimischquote im niedrigen einstelligen Prozentbereich ausgegangen. Diese soll im Laufe der Zeit unter Berücksichtigung der Verfügbarkeit erhöht werden. Das halte ich für eine sinnvolle Praxis. Der Bundesrat legt fest, welche Flugplätze von einer solchen Pflicht betroffen sind. Er berücksichtigt dabei ebenfalls die Regelungen der EU. Heute sind es Flugplätze mit mehr als 800 000 Passagieren oder mehr als 100 000 Tonnen Fracht pro Jahr. Somit sind alle Regionalflugplätze und Kleinflugplätze vorläufig nicht betroffen.

Doch der Angriff kommt von anderer Seite. So wollen einige Nationalratsfraktionen die Abgabe für die Allgemeine Luftfahrt wieder ins Gesetz bringen. Wie beim abgelehnten CO₂-Gesetz beschränkt man sich immerhin auf Luftfahrzeuge mit einer Startmasse von über 5700 kg. In der Plenumsberatung wurde aber schnell klar, dass man es auf die Privatjets abgesehen hat. Wenn jedoch der Bundesrat versprochen hat, dass im überarbeiteten CO₂-Gesetz keine zusätzlichen Abgaben eingeführt werden, dann verstösst dieser Vorschlag gegen dieses Versprechen. Mit einer international abgestimmten Beimischquote für Flugpetrol kann man sich durchaus anfreunden. Mit einer aus dem Zusammenhang gerissenen Abgabe für Privat- und Businessjets helfen wir aber weder der Wirtschaft noch dem Klima.

L'effet du taux de mélange

Le carburant aéronautique durable est l'une des démarches les plus prometteuses, pour réduire de manière significative l'impact de l'aviation sur le climat. De tels «Sustainable Aviation Fuels» (SAF) peuvent déjà être utilisés avec la flotte d'avions d'aujourd'hui et les infrastructures de ravitaillement actuelles. Toutefois la disponibilité est encore modeste. La possibilité d'en obtenir à l'avenir une quantité suffisante me laisse aussi dubitatif, bien qu'il existe plusieurs projets pilotes. Aujourd'hui le Parlement veut introduire une obligation de mélange pour le kérosène dans la nouvelle loi sur le CO₂. Le conseil des Etats s'est mis au travail et a concocté une solution spéciale pour la Suisse. Malheureusement les solutions nationales ne fonctionnent pas dans le trafic aérien international. C'est ce qu'à montré le débat concernant les taxes sur les billets d'avions, lors de la révision manquée de la loi sur le CO₂. Les mesures doivent impérativement être coordonnées sur le plan international.

C'est le Conseil national, qui avait reconnu cette impasse et qui était intervenu pour la corriger. Pour cela, il s'était appuyé sur l'accord aérien avec l'Europe, qui n'est pas toujours très apprécié. Les exigences imposées aux fournisseurs en carburants aéronautiques et aux exploitants d'aérodromes concernant la distribution et le mélange de carburants d'aviation renouvelables se conforment donc aux dispositions de l'UE. On estime actuellement que le taux de mélange se situe dans la fourchette des pourcents à un chiffre. Il devrait, au fil du temps et en considération de la disponibilité, être augmenté. Pour moi, c'est une démarche sensée. Le Conseil fédéral détermine les aérodromes qui sont concernés par une telle obligation. Il respecte ainsi également la réglementation de l'UE. Actuellement ce sont les aéroports avec plus de 800 000 passagers ou plus de 100 000 tonnes de fret par année qui sont seuls concernés. Ainsi tous les aéroports régionaux et les petits aérodromes échappent à cette réglementation.

Mais l'attaque vient de l'autre frange politique. Ainsi certaines fractions du Conseil national veulent réintroduire dans la loi, la taxe pour l'aviation générale. Comme pour la loi sur le CO₂ qui avait été rejetée, on se limite toutefois aux aéronefs qui ont une masse au décollage de plus de 5700 kg.

Lors des discussions en plenum, il s'est vite avéré que l'on visait les jets privés. Et même si le Conseil fédéral a promis qu'aucune taxe supplémentaire ne serait introduite dans la loi révisée sur le CO₂, cette proposition va à l'encontre de la promesse. On peut tout-à-fait s'accorder sur un taux de mélange fixé sur le plan international, mais une taxe, introduite hors de tout contexte, pour les seuls jets privés et d'affaires n'apportera rien, ni à l'économie, ni au climat.