

Per Mail an:

polg@bafu.admin.ch

Cc an: Raphael.Bucher@bafu.admin.ch

An:Das Bundesamt für Umwelt (UVEK)
Betr. Vernehmlassung zur Verordnung
über die Erhebung von Tonnenkilometer-
Daten aus Flugstrecken (CO₂-
Monitoringplan)

Effretikon / Bern, 13. September 2018

**Vernehmlassung zur Revision des CO₂-Monitoringplanes
(Verordnung zur Erhebung von Tonnenkilometer-Daten aus Flugstrecken)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Schweizerische Verband der Umweltfachleute (svu|asep) – als nicht kommerziell tätiger Berufsverband – mit 500 engagierten Fachleuten in den Bereichen Umwelt- und Klimaschutz, Umweltberatung, Umwelttechnik aber auch der Luftreinhaltung sowie von Landschafts- und Stadtökologie, bedankt sich für den Einbezug in vorliegende Vernehmlassung und insbesondere für die gewährte Fristerstreckung bis Mitte September!

Der svu|asep unterstützt den Vorschlag des Bundesrates prinzipiell, dass Flugzeugbetreiber gegenüber Bundesbehörden ihre Methodik zur Berechnung zurückgelegter Tonnenkilometer transparent machen müssen, mit welcher sie ihre Flüge ab der Schweiz berechnen. Generell sind dem svu|asep Transparenz, Vergleichbarkeit und Nachvollziehbarkeit von umwelttechnischen Messmethoden ein wichtiges Anliegen. Dazu gehört auch eine konsistente (aber nicht an politischen Kriterien orientierte) Methodik und Systemabgrenzung. Insbesondere bei Verfahren, mit welchen der Treibstoffverbrauch pro Flugzeug ermittelt wird, besteht grosses öffentliches Interesse an maximaler Transparenz.

Gemäss BAfU ist der Flugverkehr für 9% der CO₂-Emissionen der Schweizerinnen und Schweizer verantwortlich; Hinzu kommt eine mindestens nochmals gleich starke Klimawirkung durch die Strahlenwirksamkeit (Wolkenbildung, Kondensstreifen, Ozonbildung). Mit knapp einem Fünftel der gesamten Klimawirkung ist der Flugverkehr ein wesentlicher Sektor. Der Internationale Flugverkehr von und nach der Schweiz wird aber voraussichtlich weiter zunehmen. Dem svu|asep ist es besonders wichtig, dass sowohl Fachleute als auch die beauftragten Behörden über alle relevanten Informationen verfügen und genau wissen, wie die Flugbranche die CO₂-Emissionen der Flugzeuge berechnet. Dies gilt für den svu|asep im Speziellen, da er als Verband von Fachleuten handelt, die im Umweltbereich mit Messen und Modellieren betraut und vertraut sind und somit in Fachkreisen oder auch öffentlich zu entsprechenden Resultaten Stellung zu beziehen haben.

Öfters haben die zur CO₂-Berichterstattung verpflichteten Unternehmen eigene Interessen, die CO₂-Emissionen ihrer Angebote je nach Abrechnungszyklus zu über- oder zu unterschätzen. Besteht zudem bezüglich Messung und Methodik eine Informations-Asymmetrie zwischen Flugbranche einerseits und den Behörden andererseits, so entsteht die Gefahr, dass klimapolitische Massnahmen unterlaufen werden. Ohne grösstmögliche Transparenz gegenüber Staat

und Öffentlichkeit besteht das Risiko, dass einzelne Flugzeugbetreiber sich durch eigene Interpretationen einen Vorteil gegenüber Ihrer Konkurrenz oder gegenüber anderen Verkehrsmitteln verschaffen könnten: Sie erhielten zusätzliche Zertifikate zugeteilt, was ihnen entweder erlauben würde, auf CO₂-Reduktions-Massnahmen zu verzichten oder ihnen den (klimapolitisch unerwünschten) Weiterverkauf ermöglichen würde.

Der svujasep unterstützt in jedem Fall die Offenlegung der Methodik zum Treibstoffverbrauch und zum Umgang mit Datenlücken gemäss Anhang 4 der Verordnung. Selbst wenn die Verknüpfung der Emissionshandelssysteme der Schweiz und der EU zu Gunsten anderer klimapolitischer Massnahmen zurückgestellt würde, sind wir der Ansicht, dass diese Verordnungsänderungen jetzt nötig sind. Wir bitten deshalb Bundesrat und Verwaltung, auf ihren Vorbehalt (betreffend einer Nicht-Inkraftsetzung des Staatsvertrages Schweiz-EU – im erläuternden Bericht S. 5) zu verzichten. Nicht nur beim CO₂-Emissionshandel, sondern auch zu anderen klimapolitischen Massnahmen beim Luftverkehr (bspw. CO₂-abhängige Landengebühren) brauchen die Behörden verlässliche Informationen zum realen CO₂-Ausstoss der Flugzeuge. Ein möglichst breiter und daher gerechter Anwendungsbereich der Verordnung wird von uns unterstützt.

Antrag 1:

Im Sinne von geografischer Konsequenz, von Transparenz und der Gleichbehandlung der Flughäfen und Fluggesellschaften fordern wir, den Geltungsbereich der Verordnung nicht auf die innereuropäischen Flüge zu beschränken, sondern auch die in der Schweiz startenden oder landenden Interkontinentalflüge dieser Verordnung zu unterstellen.

Wir lehnen überdies den Vorschlag des Bundesrates ab, die nach Schweizer Recht durchgeführten Flüge ab Basel-Mühlhausen generell aus dem Geltungsbereich dieser Verordnung herauszulösen. Wir weisen darauf hin, dass der Bundesrat erst vor rund einem Jahr eine andere Regelung erlassen hat: die aktuell gültige Verordnung mit Inkrafttreten am 1. Juli 2017.

Da es sich um Flüge nach Schweizer Recht handelt, ist klar, dass die betroffenen Unternehmen (die ab Basel-Mühlhausen Flüge nach Schweizer Recht anbieten) nicht nur die Vorteile der Schweizer Gesetze geniessen dürfen, sondern dass ihnen konsequenterweise dieselben CO₂-Belastungen anzurechnen sind, wie den Flüge ab Zürich oder Genf. Weil es sich bei den Flügen ab Basel-Mühlhausen oft um Flüge im Billig-Segment handelt, wäre bei diesen die CO₂-reduzierende Wirkung von preislichen Klimaschutzinstrumenten besonders hoch. Dieses preissensible Segment der (schweizer) Kundschaft aus den Bestrebungen zum (schweizer) Klimaschutz auszuklammern und dem Emissionshandelssystem der EU zu unterstellen, ist daher zu hinterfragen: Selbst eine vom Bundesamt für Umwelt in Auftrag gegebene Studie kommt zum Schluss, dass die Verknüpfung der beiden Emissionshandelssysteme bei anhaltend tiefem Zertifikatspreis nur eine geringe CO₂-reduzierende Wirkung hätte.¹

Flugverbindungen nach Schweizer Recht ab Basel müssen deshalb Bestandteil in den durch die Schweiz erhobenen Daten bleiben. Nur so kann sichergestellt werden, dass die CO₂-Emissionen dieser Flüge durch die Schweiz selber beeinflusst werden können. Würden die nach Schweizer Recht durchgeführten Flüge ab Basel nicht dem Schweizer sondern dem Europäischen Emissionshandelssystem zugeordnet, fehlte den Behörden die Möglichkeit für Ausgewogenheit zwischen den Flughäfen Zürich oder Genf einerseits und Basel-Mühlhausen andererseits im Rahmen des Instrumentes Emissionshandel zu sorgen.

¹ INFRAS 2016 im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt: Auswirkungen eines EHS-Linking für den Bereich Luftfahrt – Aktualisierung für die Schweiz. Schlussbericht.

Bleiben die nach Schweizer Recht durchgeführten Flüge ab Basel-Mühlhausen hingegen im Schweizer Emissionshandelssystem, so beeinflussen diese die Anzahl der Emissionszertifikate (cap) für die Gesamtheit der Schweizer Flüge ins europäische Ausland, welche die Schweiz zu Beginn jeder Handelsperiode des Emissionshandelssystems festlegt. Der Vorschlag des Bundesrates würde deshalb eine potenzielle Bevorzugung der Flüge ab Basel gegenüber den Flügen ab Zürich und Genf darstellen.

Antrag 2:

Wir lehnen es aus obigen Gründen ab, dass die nach Schweizer Recht durchgeführten Abflüge ab Basel-Mühlhausen nicht dem schweizerischen (analog wie Genève-Cointrin oder Zürich-Kloten), sondern neu dem europäischen Emissionshandelssystem unterstellt werden sollten.

Mit bestem Dank für Ihre geschätzte Kenntnisnahme.

Für den Vorstand des svu|asep:



Matthias Gfeller, Fachbeauftragter
für Vernehmlassungen und Rechtsfragen

Dr. sc. techn. ETH,
matthias.gfeller@bluewin.ch
Tel.: 052 / 202 86 70



Stefano Wagner,
Präsident svu|asep

Ing. Agr. Dipl. ETH/SIA
Raumplaner NDS-ETHZ