

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

CO₂-Gesetz fordert auch Massnahmen in der Luftfahrt

Nachdem das Bundesparlament drei Jahre am neuen CO₂-Gesetz herumgeschraubt hat, steht nun im Juni mit der Volksabstimmung die Nagelprobe bevor. Gegen das Gesetz wurde das Referendum ergriffen. Kritik kommt vor allem aus dem rechten Lager. Doch auch die Ultralinken melden Bedenken an und brüskieren sich daran, dass diese Gesetzesrevision zu wenig weit gehe. Aus meiner Sicht eine politische Fehleinschätzung. Damit man eine Abstimmung gewinnen kann, ist mindestens die Hälfte der Stimmbevölkerung vom Vorhaben zu überzeugen. Das gelingt nur, wenn Vorlagen pragmatisch und ohne Extremforderungen daherkommen. Genau dies darf das neue CO₂-Gesetz für sich in Anspruch nehmen.

Doch wer sind neben den ständigen Neinsagern die anderen Gegner? Es sind diejenigen, die mit schärferen Emissionsgrenzwerten und zusätzlichen Abgaben in die Zukunft gehen werden. Angefangen von der Erdöl-Lobby bis hin zur Autobranche. Auch viele Player aus der Aviatik reihen sich bei den Gegnern ein. Sie haben grosse Zweifel, dass die Luftfahrt einen Beitrag zur CO₂-Reduktion leisten kann. Tatsächlich verursacht der Luftverkehr weltweit unter 3 Prozent der CO₂-Emissionen. Aber in der öffentlichen Meinung ist er weit vorne bei den Klimasündern zu finden.

Daher ist es aus meiner Sicht notwendig, Massnahmen für die Reduktion nicht zu bekämpfen, sondern aktiv mitzutragen. Zahlreiche Klimaschutzinstrumente scheinen sich schon heute durchzusetzen. Das Beimischen von nachhaltigen Flugtreibstoffen, die Verbesserung der Energieeffizienz der Flugzeuge oder die Bemühungen rund um das Klimaschutzprogramm CORSIA sind nur drei Beispiele.

Das CO₂-Gesetz beschert der Aviatik nun eine noch prominentere Rolle. Die Umsetzung der Flugticketabgabe und das Einbinden in das internationale Emissionshandelssystem sind grosse Herausforderungen. Dagegen kann die Leicht- und Sportaviatik mit dem neuen Gesetz gut leben. So sind sämtliche Flüge mit Luftfahrzeugen unter 5700 kg Startmasse von zusätzlichen Abgaben befreit. Nicht befreit ist die gesamte Luftfahrt aber davon, die Dekarbonisierung in der Mobilität voranzutreiben.

Ich bin überzeugt, dass dieser Umbau die Position der Luftfahrt stärkt und in Zukunft ein positiveres Bild der Branche zeichnet. Dem hat auch Bundesbern Rechnung getragen und will aus dem durch die Flugticketabgabe gespeisten Klimafonds nachhaltige Flugtreibstoffe fördern. Exakt die richtige Richtung. Es ist Zeit, Nägel mit Köpfen zu machen.

La loi sur le CO₂ exige également des mesures dans l'aviation

Après trois ans de bricolage du Parlement fédéral sur la nouvelle loi sur le CO₂, l'épreuve de vérité est imminente avec la votation populaire en juin. Le référendum a été lancé contre le projet de loi. Les critiques proviennent principalement du camp de droite. Mais l'extrême gauche fait également part de ses réserves et estime que cette révision législative ne va pas assez loin. À mon avis, une mauvaise évaluation politique. Pour gagner une votation, il faut convaincre au moins la moitié de la population sur le projet. Cela ne peut réussir que si les projets sont pragmatiques et sans exigences extrêmes. C'est exactement ce que la nouvelle loi sur le CO₂ peut revendiquer.

Mais qui sont les autres adversaires, en plus du camp des non permanents? Ce sont ceux qui veulent affronter l'avenir avec des valeurs limites d'émission plus strictes et des taxes supplémentaires. Du lobby pétrolier au secteur automobile. De nombreux lecteurs de l'aviation rejoignent également les adversaires. Ils ont de forts doutes quant au fait que l'aviation puisse contribuer à la réduction du CO₂. Effectivement, le transport aérien est responsable de moins de 3 % des émissions de CO₂ dans le monde. Mais dans l'opinion publique, il est loin devant les pollueurs climatiques.

Il me semble donc nécessaire de ne pas lutter contre les mesures de réduction, mais de les soutenir activement. De nombreux instruments de lutte contre le changement climatique semblent déjà s'imposer aujourd'hui. L'addition de carburants d'aviation durables, l'amélioration de l'efficacité énergétique des avions ou les efforts déployés dans le cadre du programme de lutte contre le changement climatique CORSIA ne sont que trois exemples.

La loi sur le CO₂ confère désormais à l'aviation un rôle encore plus important. La mise en œuvre de la taxe sur les billets d'avion et l'intégration dans le système international d'échange de quotas d'émission sont des défis majeurs. En revanche, l'aviation légère et sportive peut bien vivre avec la nouvelle loi. Ainsi, tous les vols effectués avec des aéronefs de moins de 5700 kg de masse au décollage sont exemptés de taxes supplémentaires. Mais l'ensemble de l'aviation n'est pas libéré de faire progresser la décarbonisation en matière de mobilité.

Je suis convaincu que cette transformation renforce la position de l'aviation et qu'elle donne à l'avenir une image plus positive de la branche. Cela a également été pris en compte par la Berne fédérale et vise à promouvoir des carburants d'aviation durables grâce au fonds climatique alimenté par la taxe sur les billets d'avion. Exactement la bonne direction. Il est temps de ne plus faire les choses à moitié.