



Sektion Umwelt, November 2021

Merkblatt Anrechnung von nachhaltigen Flugtreibstoffen an marktbasier- te Massnahmen

Aktenzeichen: BAZL-047.1-8/24

Ausgangslage

Seit Juli 2021 ist ein Verfahren für den Import von gewissen biogenen Flugtreibstoffen (Sustainable Aviation Fuels, SAF) in die Schweiz etabliert¹. Möglich ist ein solcher Import aber nur, wenn dabei auf die Steuererleichterung für biogene Treibstoffe gemäss Art. 12b MinöStG verzichtet wird². Ein erstes SAF-Gemisch wurde bereits zugelassen und eine erste Lieferung in die Schweiz importiert. Aktuell ist vorgesehen, dass keine separate Lieferkette für SAF in der Schweiz etabliert wird, sondern SAF in bestehenden Tanklagern fossilem Kerosin beigemischt wird. Damit wird die Anrechnung von SAF an das mit dem europäischen Emissionshandelssystem verknüpfte Schweizer Emissionshandelssystem und dem Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation CORSIA vom physischen Verbrauch entkoppelt. Dieses Merkblatt soll Fragen im Zusammenhang mit der Anrechenbarkeit von SAF an marktbasier- te Massnahmen klären.

CORSIA

Die Anrechenbarkeit von SAF im Rahmen von CORSIA wird durch Annex 16, Vol. IV, der Chicago Konvention definiert³. Darin sind die jeweiligen Verantwortungen für den mehrstufigen Zertifizierungsprozess festgelegt. So muss der Nachweis erbracht werden, dass das vertankte SAF effektiv einem «CORSIA eligible fuel» entspricht⁴. Dafür ist der Flugzeugbetreiber verantwortlich. Bedingung für die Anrechnung ist die Zertifizierung der Produktion sowie der gesamten Lieferkette. Dabei ist explizit vorgesehen, dass der anzurechnende Treibstoff nicht unbedingt physisch in einem Flugzeug vertankt werden muss, sondern primär Kauf- und Mischbelege ausschlaggebend sind. Welche Dokumente für den Nachweis erbracht werden müssen und wie Audits der Produzenten durch Treibstoffkäufer, Prüfungsstellen und Vertreter von Staaten geregelt sind, ist ebenfalls im Annex 16, Vol. IV, festgelegt.

Nachgewiesen werden muss zudem, dass spezifische SAF-Chargen nicht ebenfalls anderen Massnahmen zur Reduktion von CO₂ angerechnet werden. Zu diesem Zweck muss der Flugzeugbetreiber eine Deklaration verfassen. Überprüft wird dies von akkreditierten Prüfungsstellen (Anforderungen ebenfalls gemäss Annex 16, Vol. IV). Als weitere Massnahme stellt die ICAO im Dokument «CORSIA Central Registry (CCR): Information and Data for Transparency» auf ihrer Website sämtliche Daten zur Verfügung, welche für eine eindeutige Identifikation von angerechneten SAF-Chargen notwendig sind. Dies

¹ <https://www.ezv.admin.ch/dam/ezv/de/dokumente/abgaben/A%20MML/MinöSt/04steuererhebung.pdf>

² https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1996/3371_3371_3371/de

³ <https://www.bazl.admin.ch/bazl/en/home/specialists/regulations-and-guidelines/legislation-and-directives/anhaenge-zur-konvention-der-internationalen-zivilluftfahrtorgani.html>

⁴ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx>



beinhaltet das Produktionsjahr, den Produzenten, Angaben zum Treibstoff, Rohstoffen und Herstellungsprozess, Chargen-Nummer sowie angerechnete Masse für jede Charge.

Schweizer Emissionshandelssystem

Im Schweizer Emissionshandelssystem sind biogene Treibstoffe nach denselben Regeln anrechenbar, wie sie es im Emissionshandelssystem der EU sind⁵.

Gemäss Anhang 16, Ziffer 3.3 der CO₂-Verordnung⁶ ist der Emissionsfaktor von Treibstoffen aus Biomasse gleich null, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 17 der Richtlinie 2009/28/EG⁷ erfüllt. Der Nachweis der Erfüllung der Nachhaltigkeitskriterien muss durch den Luftfahrzeugbetreiber erbracht werden. Dazu müssen die biogenen Treibstoffe gemäss einem von der Europäischen Kommission genehmigten Zertifizierungsschema oder von einem nationalen System zertifiziert sein. Eine massenbilanzierte Anrechnung z.B. aufgrund von Kaufbelegen ist möglich, sofern Doppelzahlungen mit anderen Systemen und Instrumenten ausgeschlossen werden können.

Die massenbasierte Abrechnung, wie sie in der Schweiz vorgesehen ist, stellt also grundsätzlich keinen Hinderungsgrund für die Anrechnung unter CORSIA und dem Schweizer Emissionshandelssystem dar, genauso wenig wie der Import ohne Steuererleichterung.

Darüber hinaus ist es dem Bundesrat im Rahmen des Art. 35d USG vorbehalten, den Import ohne Steuererleichterung gemäss MinöStG einzuschränken⁸. Dafür bestehen jedoch aktuell keine konkreten Pläne.

⁵ <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2018/124/de>

⁶ <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2012/856/de>

⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0028&from=DE>

⁸ https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1984/1122_1122_1122/de