

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

Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

per Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 4. April 2022

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

Stellungnahme AEROSUISSE zur Revision des CO₂-Gesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren

1. Generelle Bemerkungen

Die AEROSUISSE unterstützt in der vorliegenden Revision des CO₂-Gesetzes die Einführung einer Beimischquote für nachhaltige Flugtreibstoffe (Sustainable Aviation Fuels, SAF-Quote) unter der Voraussetzung, dass die SAF-Quote im Idealfall international aber mindestens europäisch abgestimmt ist.

In diesem Zusammenhang betont die AEROSUISSE, dass die Einführung der SAF-Quote und auch die Weiterentwicklung des Emissionshandelsystems in enger Abstimmung mit der EU erfolgen muss, um Wettbewerbsnachteile für den Luftfahrtstandort Schweiz zu vermeiden und eine Verlagerung von Verkehrsströmen und Emissionen ins Ausland (Carbon Leakage) zu vermeiden.

Um den Einsatz und die Verbreitung von SAF mit Hilfe einer Beimischquote voranzubringen, beantragt die AEROSUISSE, dass auf eine Verpflichtung zur physischen Nutzung von SAF in der Schweiz verzichtet wird. SAF wird (analog zu fossilem Treibstoff) massgebend im Ausland hergestellt. Um erhebliche 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 bilanziell derjenigen Fluggesellschaft angerechnet werden kann, die es bezahlt hat. Auch hier gilt es entsprechende EU-Entwicklungen zu berücksichtigen und in der Schweiz eine international anschlussfähige Lösung zu etablieren.

Ausdrücklich unterstützt die AEROSUISSE die Anpassung von Art. 103b LFG, um Investitionsbeiträge für innovative Firmen, die Pilotanlagen zur Herstellung von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen realisieren, zu sprechen. Dies stärkt den Forschungs- und Innovationsstandort Schweiz. Um dieses Ziel zu stärken, beantragt die AEROSUISSE, dass gestützt auf den Grundsatz der Zweckgebundenheit aller finanzieller Massnahmen die Erlöse aus den ETS-Zertifikatsversteigerungen für CO₂-Reduktions-

massnahmen in der Branche eingesetzt werden. Mit anderen Worten: Mit Versteigerungserlösen aus dem ETS sind insbesondere erneuerbare synthetische Flugtreibstoffe sowie die Forschung und Innovation in der Luftfahrt zu fördern, wie z.B. alternative Antriebe, und nicht Züge für den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr.

Schliesslich ist die AEROSUISSE überzeugt, dass bis 2050 ein Netto-Null-CO₂-Ausstoss in der Luftfahrt möglich ist. So zeigt die Schweizer «[Roadmap Sustainable Aviation](#)» auf, dass mit einem Massnahmenkatalog in den Bereichen und Engine Technologie», «Sustainable Aviation Fuels», «Operations und Air Traffic Management» und «Ökonomische Instrumente (ETS, CORSIA sowie Carbon Removal Projects)» das Ziel des Netto-Null-CO₂-Ausstosses der Luftfahrt erreicht werden kann (siehe dazu auch www.destination2050.eu).

2. Anträge zu einzelnen Artikeln im CO₂ Gesetz

Vor diesem Hintergrund beantragt die AEROSUISSE die Änderung folgender Artikel im CO₂-Gesetz.

Neu einzufügen ist Art. 4 Abs. 6

⁶Der Bundesrat berücksichtigt wo immer möglich internationale Standards, insbesondere diejenigen der Europäischen Union.

Begründung:

Um die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt zu gewährleisten, ist es wichtig, dass sich der Bundesrat bei allen Massnahmen an internationalen Standards orientiert und einen Swiss Finish vermeidet. Dieser Grundsatz ist mit einem neuen Absatz in Artikel 4 zu verankern.

Art. 13d Abs. 1 ist anzupassen:

¹ Anbieter von Flugtreibstoffen müssen dem in der Schweiz zur Betankung verkauften Flugpetrol einen bestimmten Anteil an erneuerbaren Flugtreibstoffen beimischen (Beimischquote). Die Beimischquote kann einen Mindestanteil an erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen umfassen. Der Bundesrat berücksichtigt dabei die Regelung in der EU. Die erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffe müssen die Anforderungen nach Artikel 35d USG erfüllen. Es ist sicherzustellen, dass eine Anrechnung mittels Zertifikatshandel ermöglicht wird.

Begründung:

Das Ziel einer Beimischquote ist die Förderung, die Entwicklung und die Markteinführung von SAF. Die Verpflichtung direkt bei den Treibstoffanbietern anzusetzen ist zentral. Weiter ist mit der CO₂-Gesetzgebung die Schaffung von Book & Claim Lösungen für erneuerbare Treibstoffe sicherzustellen. Ohne Book & Claim Lösungen würde der Transport und die Beimischung von Flugpetrol an allen inländischen Flughäfen zu erheblichen operationellen Aufwänden sowie zusätzlichen CO₂-Emissionen und Transportkosten führen. Das ist mit dem Ziel der Reduktion von CO₂-Emissionen nicht vereinbar.

Eine monetäre Verrechnung der Zusatzkosten der Beimischquote von SAF erfüllt den gleichen Zweck: Umstieg auf SAF, ohne dass das Flugpetrol physisch vor Ort getankt werden muss. Stattdessen wird der zusätzliche SAF-Anteil an einem anderen Flughafen in der Schweiz oder im Ausland dem herkömmlichen Kerosin beigemischt und über einen

SAF-Zertifikatshandel den Anbietern von Flugtreibstoffen an anderen Flughäfen, verrechnet.

Art. 13d Abs. 2 ist anzupassen

² Der Bundesrat legt die Beimischquote und den Mindestanteil der erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffe fest. Er berücksichtigt dabei internationale Entwicklungen und Regelungen, insbesondere in der Europäischen Union. Der Bundesrat kann die Erfüllung der durchschnittlichen Beimischquoten über einen Zeitraum von mehreren Jahren erlauben.

Eventualiter: Der Bundesrat kann aufgrund von Angebotslücken im internationalen Markt eine befristete Reduzierung der Beimischquote vorsehen.

Begründung:

Für die AEROSUISSE ist zwingend notwendig, dass die Quote in enger Anlehnung an die EU erfolgt, um Wettbewerbsverzerrungen im (europäischen) Markt zu verhindern. Um auf Marktschwankungen und unterschiedliche Angebots- und Nachfrage-Szenarien zu reagieren, ist eine Flexibilisierung bei der Erfüllung der Beimischquote notwendig. Der Mindestanteil kann in gewissen Fällen über die Dauer einer Periode (und nicht jährlich) erreicht werden. Dies schafft für die Marktteilnehmer einen unternehmerischen Anreiz, SAF analog zum heutigen Kerosin zu einem möglichst günstigen Zeitpunkt einzukaufen.

Da die Menge an verfügbarem alternativem Flugtreibstoff in den nächsten Jahren nicht absehbar ist, soll der Bundesrat den Ermessensspielraum haben, die zu erfüllende Beimischquote befristet zu reduzieren, falls erneuerbare synthetische Treibstoffe in der geforderten Menge nachweislich nicht verfügbar sind.

Art. 13d Abs. 3 ist anzupassen

³ Personen nach Absatz 1 müssen die Beimischquote im ~~Jahresdurchschnitt~~ Durchschnitt einer Zeitperiode erfüllen. ~~Zur Die Erfüllung der festgelegten jährlichen~~ Die Erfüllung der festgelegten jährlichen Beimischquote können sie sich zu Gemeinschaften zusammenschliessen ist durch eine physische Produktzufuhr sowie über eine bilanzielle Anrechnung über inländische und ausländische SAF-Zertifikate möglich.

a. Bei Nichterfüllung der Beimischquote, können die Anbieter die notwendige Menge an nachhaltigen Treibstoffen zur Erfüllung der Beimischquote durch den Erwerb von SAF-Zertifikaten auf dem internationalen Markt einkaufen.

b. Damit können die Sanktionsmöglichkeiten nach Art. 13e vermieden werden.

Begründung:

In Art. 13e soll neu eine Sanktionsmöglichkeit bei Nichterfüllung eingeführt werden. SAF werden nicht in der Schweiz hergestellt, sondern von internationalen Treibstoffproduzenten und als Anteil zum gesamten Flugpetrol beigemischt. Vor der Anwendung von Sanktionen, soll schweizerischen Anbietern von Flugtreibstoffen bei Nicht-Erfüllung die Möglichkeit zugestanden werden, auf dem internationalen Markt im Sinne des in Artikel 13d Abs. 1 ausgeführten Book & Claim System Zertifikate einkaufen zu können. Damit ist sichergestellt, dass die Quote insgesamt erfüllt wird.

Art. 13d Abs. 4 ist anzupassen

⁴ Der Bundesrat kann Massnahmen vorsehen, wenn Grund zur Annahme besteht, dass Betreiber von Luftfahrzeugen Flugtreibstoffe über den eigentlichen Bedarf hinaus mitnehmen. Der Bundesrat orientiert sich dabei an internationalen Entwicklungen und Regelungen, insbesondere der Europäischen Union.

Begründung:

Idealerweise sind die Massnahmen in enger Abstimmung mit der EU und/oder in Anlehnung an EU-Regeln festzulegen. Die Gesetzgebung in der Schweiz darf keine Möglichkeit bieten, die SAF-Quote umgehen zu können.

Art. 13d Abs. 6 ist zu streichen

~~⁶ Sie müssen den Bund über die zur Erfüllung der Beimischquote aufgewendeten Kosten informieren.~~

Begründung:

Zur Überprüfung der Einhaltung der Beimischquote ist eine jährliche Berichterstattung von Treibstoffanbietern an das BAFU sinnvoll. Eine Informationspflicht zu den aufgewendeten Kosten zur Erfüllung der Beimischquote ist hingegen weder zielführend noch notwendig. Schliesslich ist festzuhalten, dass unklar ist, wie diese Informationen weiterverwendet werden können. Berücksichtigt man dies und die Tatsache, dass es sich bei diesen Informationen auch um geschäftssensitive Informationen handeln kann, ist auf die Informationspflicht zu verzichten.

Art. 13e ist anzupassen

Wer seine Pflicht nach Artikel 13d Absatz 1 nicht erfüllt, ~~muss~~ kann:

a. die notwendige Menge an nachhaltigen Treibstoffen zur Erfüllung der Beimischquote durch den Erwerb von SAF-Zertifikaten auf dem internationalen Markt einkaufen und dadurch kompensieren.

Wer seine Pflicht nach lit a nicht erfüllt, muss:

a b. dem Bund pro zu viel emittierte Tonne CO₂ einen Betrag von 600 Franken entrichten; und

b- c. im Folgejahr in einem angemessenen Umfang zusätzlich nachhaltige Flugtreibstoffe beimischen.

Begründung:

Wie in 13d, Abs. 4 beschrieben, schlagen wir vor, dass bevor Sanktionen wegen Nichterfüllung der Quote ergriffen werden, die Möglichkeit eingeräumt wird, die Quote mit Hilfe von Zertifikaten zu erfüllen.

Neu einzufügen ist Art. 14

¹ Zur Gewährleistung der Wettbewerbsfähigkeit und der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen sowie als Präventionsmassnahme gegen Emissionsverlagerungen erlässt der Bundesrat Massnahmen zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der lokal ansässigen Fluggesellschaften gegenüber Nicht-Europäischen-Fluggesellschaften. Er berücksichtigt dabei die Regelungen der Europäischen Union.

² Der Bundesrat überprüft die Wirkung der Instrumente im Luftverkehr hinsichtlich ihrer CO₂-Effektivität und Wirtschaftlichkeit regelmässig und erstattet darüber Bericht.

Begründung:

Die Einführung einer Beimischpflicht für erneuerbare synthetische Treibstoffe und die Anpassung des Emissionshandelssystems sind für die betroffenen Fluggesellschaften mit grossen zusätzlichen Kosten verbunden. Fluggesellschaften aus Drittstaaten werden davon nur in der Schweiz und der EU betroffen sein, nicht aber in deren Heim- und anderen Märkten. Dies schafft insbesondere für europäische Fluggesellschaften mit Langstreckennetzwerk Wettbewerbsnachteile. Netzwerkgesellschaften, welche eine breite interkontinentale Anbindung ihres Heimatmarktes sicherstellen, stehen in direkter Konkurrenz mit Airlines an Hubs vom Bosphorus oder Persischen Golf. Diese Fluggesellschaften profitieren schon heute von besonderen Rahmenbedingungen und sind kaum gefordert, Klimaschutzanstrengungen zu unternehmen. Da der Grossteil ihres Netzwerks nicht im europäischen Markt liegt, sind sie nur in geringem Ausmass von den Mehrkosten europäischer Klimainstrumente betroffen, was ihnen - ohne entsprechende Ausgleichsmechanismen - zusätzliche Wettbewerbsvorteile verschafft.

Aus diesem Grund ist es essenziell, die vorgeschlagenen Instrumente so auszugestalten, dass sie nicht zu einer einseitigen Verteuerung für heimische Fluggesellschaften werden, während aussereuropäische Fluggesellschaften die Auflagen umfliegen und Passagierströme sowie CO₂-Emissionen verlagern (Carbon Leakage). Um die Konnektivität zu den volkswirtschaftlich bedeutsamen Langstreckendestinationen weiterhin sicherzustellen, ist der Bundesrat gefordert, Massnahmen zur Gewährleistung der Wettbewerbsfähigkeit der lokal ansässigen Fluggesellschaften gegenüber nicht-europäischen Fluggesellschaften zu entwickeln und Mechanismen gegen Carbon-Leakage zu definieren. Die Mechanismen sollten dabei gemeinsam mit der EU vorangetrieben und entwickelt werden.

Art. 18 Abs. 3 ist anzupassen

³ Er kann jährlich eine angemessene Zahl von Emissionsrechten für Anlagen und für Luftfahrzeuge zurückhalten, um diese künftigen EHS-Teilnehmern und stark wachsenden EHS-Teilnehmern zugänglich zu machen. Er berücksichtigt dabei die Regelungen der Europäischen Union und entwickelt gemeinsam mit der Europäischen Union Ausgleichsmechanismen gegenüber Nicht-EU-Fluggesellschaften.

Begründung:

Marktwirtschaftliche Instrumente wie das EHS stellen wirksam sicher, dass die einbezogenen Sektoren ihre CO₂-Emissionsziele erreichen. Die angestrebte Weiterentwicklung des EHS im Gleichschritt mit der EU ist daher zu begrüßen. Bei der geplanten Verschärfung des Systems dürfen keine Wettbewerbsnachteile von inländischen Unternehmen im internationalen Markt geschaffen werden. Um Wettbewerbsnachteile und Carbon Leakage zu verhindern, braucht es zusammen mit der EU erarbeitete Ausgleichsmechanismen.

Art. 37 Abs 1**Kommentar:**

Angesichts des wachsenden Anteils von batteriebetriebenen Fahrzeugen ist der Ausbau von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge dringend nötig. Die Förderung dieser Ladestationen und damit die Förderung der elektrischen Mobilität als Beitrag zur Dekarbonisierung ist zu begrüßen. Dass Erlöse aus den Sanktionen nach Artikel 13 verwendet werden sollen, entspricht dem Grundsatz der Zweckgebundenheit aller finanziellen Massnahmen für den jeweiligen Sektor. Dieser Grundsatz soll das ganze Gesetz hindurch konsequent angewendet werden.

Art 37 Abs. 2 ist ersatzlos zu streichen

~~Bis Ende 2032 nicht ausgeschöpfte Mittel Gemäss Absatz 1 sowie die Erlöse aus der Sanktion ab dem Jahr 2031 werden dem Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) zugewiesen.~~

Begründung:

Gemäss erläuterndem Bericht wird erwartet, dass der Förderbedarf für die Ladeinfrastrukturen die erwarteten Sanktionserträge übersteigt. Zudem ist der Trend zu batteriebetriebenen Fahrzeugen deutlich ansteigend, sodass nicht schlüssig wird, weshalb die Beiträge anderweitig verwendet werden als für den ursprünglichen Zweck. Zu bedenken geben möchten wir ebenfalls, dass mit dem vorgeschlagenen Vorgehen die Einnahmen aus den Sanktionen zwecks Förderung der Ladestationen faktisch zu Steuermitteln werden - dies ist abzulehnen. Artikel 37 Abs. 2 ist daher ersatzlos zu streichen.

Art. 37a Abs. 1 ist anzupassen

~~¹ Mit den Erlösen aus den Versteigerungen der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge höchstens jedoch mit 30 Millionen Franken pro Jahr, kann der Bund den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr auf der Schiene, einschliesslich Nachtzügen, fördern. Es sind insbesondere Angebote zu fördern, die in Bezug auf die Klimawirkung möglichst kosteneffizient sind und eine möglichst grosse Verminderung der Treibhausgasemissionen erzielen. werden direkte und zweckgebundene Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr gefördert, beispielsweise die Förderung von nachhaltigen Flugtreibstoffen.~~

Begründung:

Die Dekarbonisierung des Luftverkehrs erfordert extreme Anstrengungen und Investitionen. Eine Querfinanzierung sowie Quersubventionierung von Nachtzugverbindungen ist abzulehnen. Der Grundsatz der Zweckgebundenheit aller finanzieller Massnahmen für den jeweiligen Sektor ist anzuwenden. Das heisst, dass die Erlöse aus den ETS-Zertifikatsversteigerungen in CO₂-Reduktionsmassnahmen in der Luftfahrt zur Förderung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen, Forschung und Ausbildung gemäss Art. 103 LFG zu verwenden sind.

3. Änderungen anderer Erlasse

Bundesgesetz vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt

Art. 103b Abs. 1 ist anzupassen

~~¹ Der Bund kann verpflichtet sich, die Aus- und Weiterbildung sowie Forschung und Entwicklung neuer Technologien im Bereich der verschiedenen Sparten der Luftfahrt durch geeignete Massnahmen zu fördern.~~

Begründung:

Der Luftverkehr ist für die Schweiz als Exportnation, Forschungsplatz und Tourismusdestination von herausragender Bedeutung. Gleichzeitig steht der Verkehrssektor hinsichtlich der Erreichung der gesetzten Klimaziele vor besonders grossen Herausforderungen. Vor diesem Hintergrund ist es zentral, dass sich der Bund mit Forschung und Innovationsförderung die Umsetzung der Massnahmen aus der Schweizer

«Roadmap Sustainable Aviation» in den Bereichen «Aircraft und Engine Technologie», «Sustainable Aviation Fuels», «Operations und Air Traffic Management mitträgt.

Im Sinne einer konsequenten Unterstützung des wichtigen Verkehrsträgers und seiner Anstrengungen zur Dekarbonisierung könnte sich der Bundesrat in Art. 103b Abs. 1 verpflichten, neue Technologien zu fördern.

Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz

Art. 7 Abs. 9 und Abs. 10 sind wie folgt anzupassen

~~⁹ Erneuerbare Treibstoffe sind flüssige oder gasförmige Treibstoffe, die aus Biomasse oder unter Verwendung anderer erneuerbarer Energieträger hergestellt werden.~~

~~¹⁰ Erneuerbare Brennstoffe sind feste, flüssige oder gasförmige Brennstoffe, die aus Biomasse oder unter Verwendung anderer erneuerbarer Energieträger hergestellt werden.~~

⁹ Erneuerbare Brenn- und Treibstoffe sind Brenn- und Treibstoffe, die den Kohlenstoffkreislauf schliessen. Darunter fallen flüssige oder gasförmige Brenn- oder Treibstoffe, die aus Biomasse oder mit Hilfe von erneuerbaren Energieträgern aus CO₂ hergestellt werden (auch genannt synthetische Treibstoffe).

Begründung

Die Definition von nachhaltigen alternativen Treibstoffen bedarf einer weiteren Präzisierung. Eine Abgrenzung zwischen Treib- und Brennstoffen wird dabei als überflüssig angesehen.

Art. 35d Abs. 1 ist anzupassen

¹ Erneuerbare Treibstoffe dürfen nur in Verkehr gebracht werden, wenn sie den ökologischen Anforderungen entsprechen. Der Bundesrat legt die Anforderungen fest. Er berücksichtigt dabei vergleichbare internationale Regelungen und Standards, insbesondere der Europäischen Union.

Begründung:

Mit Blick auf eine ganzheitliche SAF-Förderung und den Abbau von Handelshemmnissen sind international harmonisierte Nachhaltigkeitsstandards essenziell.

Art. 35d Abs. 2 ist anzupassen

² Der Bundesrat ~~kann~~ legt für das Inverkehrbringen von erneuerbaren Treib- und Brennstoffen ökologische Anforderungen vorsehen Nachhaltigkeitskriterien und Kriterien für Treibhausgaseinsparungen fest. Er berücksichtigt dabei die Regelungen der Europäischen Union.

Begründung:

Nachhaltige Treibstoffe werden (analog zu fossilen Treibstoffen) im Ausland produziert. Die Schweiz ist dabei stark vom Europäischen Markt abhängig. Die Schweiz muss deshalb für den Einsatz von SAF auf international anerkannte und etablierte Nachhaltigkeitsstandards für biogene Treibstoffe setzen (RED III, renewable Energy Directive) und die Standards für Treibstoffe aus erneuerbaren Energieträger insbesondere mit der EU gemeinsam weiterentwickeln. So gilt es für sogenannte synthetische erneuerbare Treibstoffe (Power-to-Liquid, Sun-to-Liquid), internationale Nachhaltigkeitsstandards zu etablieren.

Spezifische Schweizer Nachhaltigkeitskriterien schaffen massive Handelshemmnisse und verteuern den Treib- und Brennstoff. Damit der Markthochlauf von SAF gelingt, muss die Produktion von SAF in einem international koordinierten Ansatz gefördert werden.

Art. 35d Abs. 4 und 5 sind anzupassen

³ Erneuerbare Treib- und Brennstoffe, ~~die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die~~ welche die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren, dürfen nicht in Verkehr gebracht werden. ~~Davon ausgenommen sind massenbilanzierte erneuerbare Treib- und Brennstoffe.~~

Bestehender Abs. 4 ist als Abs.5 aufzuführen.

(neu) Abs. 4

Andere erneuerbare Treib- und Brennstoffe, welche die vom Bundesrat festgelegten Anforderungen erfüllen, dürfen in Verkehr gebracht werden. Bei Produktgemischen sind die Wirtschaftsteilnehmer zur Verwendung eines Massenbilanzsystems verpflichtet.

(neue Reihenfolge) Abs. 5 (bisher Abs. 4)

⁴ Der Bundesrat kann Ausnahmen von den Anforderungen nach diesem Artikel vor sehen für:

- a. Ethanol zu Brennzwecken;
- b. geringe Mengen von erneuerbaren Treib- und Brennstoffen.

Begründung:

Die Anerkennung der Massenbilanz gemäss Entwurf in Artikel 35 Absatz 3 wird unterstützt, muss aber präzisiert werden. Die Einführung eines Massenbilanzsystems ist zwingende Voraussetzung für die Nutzung von erneuerbaren biogenen sowie synthetischen Treibstoffen.

SAF wird derzeit lediglich als Beigemisch zu fossilem Treibstoff als fertig zertifiziertes Jet A-1 Kerosin gehandelt (massenbilanzierte Ware). Die Schweizer Zollbestimmungen erlauben für Brenn- und Treibstoffe aktuell jedoch keine Massenbilanz. Ein seit 1. Juli 2021 etablierter Zoll-Prozess ermöglicht die Einfuhr eines Treibstoffgemischs von fossilem Kerosin mit SAF-Anteil, indem das Mineralölsteuergesetz umgangen wird. Der Prozess stellt jedoch keine zufriedenstellende Lösung dar, insbesondere da das Thema Nachhaltigkeitsdeklaration nicht gelöst ist.

Für eine Einfuhr und Nutzung von erneuerbarem Brenn- und Treibstoff in der Schweiz ist es essenziell, dass in der Schweiz analoge Nachhaltigkeitskriterien und Nachweissysteme wie im Europäischen Markt zur Anwendung kommen. In diesem Zusammenhang muss die Schweiz die reguläre Einfuhr von massenbilanzierter Ware ermöglichen und ein Massenbilanzsystem analog zur EU etablieren. Kriterien und Mechanismen für ein entsprechendes Nachweis-System wurden beispielsweise bereits unter CORSIA etabliert.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

AEROSUISSE

**Dachverband der schweizerischen
Luft- und Raumfahrt**

Der Geschäftsführer:



Philip Kristensen