



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Umwelt BAFU
Abteilung Klima

07. Oktober 2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen aufgrund der parlamentarischen Initiative Burkart (17.405)

Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren (4. Mai - 25. August 2020)

Aktenzeichen: BAFU-233.11-1849/4/4



BAFU-D-2F3E3401/330

Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden

Kategorie	Deutsch	Abkürzung im Text	Französisch
Kantone	Zürich	ZH	Zurich
	Bern	BE	Berne
	Luzern	LU	Lucerne
	Uri	UR	Uri
	Schwyz	SZ	Schwytz
	Obwalden	OW	Obwald
	Nidwalden	NW	Nidwald
	Glarus	GL	Glaris
	Zug	ZG	Zoug
	Freiburg	FR	Fribourg
	Basel-Stadt	BS	Bâle-Ville
	Basel-Landschaft	BL	Bâle-Campagne
	Schaffhausen	SH	Schaffhouse
	Appenzell Ausser- rhoden	AR	Appenzell Rhodes-Ex- térieures
	Appenzell Innerrhoden	AI	Appenzell Rhodes-In- térieures
	St. Gallen	SG	Saint-Gall
	Graubünden	GR	Grisons
	Aargau	AG	Argovie
	Thurgau	TG	Thurgovie
	Tessin	TI	Tessin
Waadt	VD	Vaud	
Wallis	VS	Valais	
Neuenburg	NE	Neuchâtel	
Genf	GE	Genève	
Jura	JU	Jura	
Dachverbände der Ge- meinden, Städte und Berggebiete	Schweizerischer Ge- meindeverband		Association des com- munes suisses
	Schweizerischer Städteverband		Union des villes suisses
Politische Parteien	Christlichdemo- kratische Volkspartei	CVP	Parti démocrate-chré- tien
	Evangelische Volkspartei der Schweiz	EVP	Parti évangélique suisse
	FDP Die Liberalen	FDP	Les Libéraux-Radicaux
	Grüne Partei der Schweiz	GRÜNE	Parti écologiste suisse
	Grünliberale Partei Schweiz	GLP	Parti vert'liberal
	Junge SVP		Jeunes UDC
	Schweizerische Volkspartei	SVP	Union Démocratique du Centre
	Sozialdemokratische Partei der Schweiz	SP	Parti socialiste suisse
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	Schweizerischer Ar- beitgeberverband		Union patronale suisse
	Schweizerischer Bau- ernverband	SBV	Union suisse des paysans

	Schweizerischer Gewerbeverband	SGV	Union suisse des arts et métiers
	Travail Suisse		Travail Suisse
	Verband der Schweizer Unternehmen	Economiesuisse	Fédération des entreprises suisses
Weitere eingeladene Vernehmlassungsteilnehmer	Aerztinnen und Aerzte für Umweltschutz	AefU	
	Autogewerbe Verband Schweiz	AGVS	
	Avenergy Suisse	Avenergy	Avenergy Suisse
	Biofuels Schweiz		
	Cleantech Agentur Schweiz	Act	
	Eidgenössische Elektrizitätskommission	EiCom	Commission de l'électricité
	Energie-Agentur der Wirtschaft	EnAW	Agence de l'énergie pour l'économie
	Fachverband landwirtschaftliches Biogas	Ökostrom Schweiz	Association faitière des biogaz agricoles
	Fédération romande des consommateurs	FRC	Fédération romande des consommateurs
	Greenpeace Schweiz	Greenpeace	
	Hauseigentümerverband	HEV	
	IG Detailhandel Schweiz	IG Detailhandel	CI Commerce de détail Suisse
	Infrawatt		Infrawatt
	Interessengemeinschaft energieintensiver Branchen	IGEB	
	Konferenz der kantonalen Ausgleichskassen		Conférence des caisses cantonales de compensation
	Konferenz der Vorsteher der Umweltschutzämter	KVU	Conférence des chefs des services et offices de protection de l'environnement de Suisse
	Konferenz kantonalen Energiedirektoren	EnDK	Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie
	Schweizerische Energiestiftung	SES	Fondation Suisse de l'énergie
	Schweizerische Pflichtlagerorganisation für flüssige Treib- und Brennstoffe	Carbura	Organisation suisse de stockage obligatoire pour carburants et combustibles liquides
	Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein	SIA	Société suisse des ingénieurs et des architectes
	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband	ASTAG	Association suisse des transports routiers
	Scienceindustries		Scienceindustries
	Stiftung für Konsumentenschutz	SKS	

	Stiftung Klimaschutz und CO ₂ -Kompensation	KliiK	Fondation pour la protection du climat et la compensation de CO ₂
	Stiftung Praktischer Umweltschutz	Pusch	
	Swiss International Airports Association	SIAA	
	Swisscleantech		Swisscleantech
	Swissmem		Swissmem
	Touring-Club Schweiz	TCS	
	Unternehmerverband Gärtner Schweiz	Jardinsuisse	Association Suisse des entreprises horticoles
	Verband der Schweizerischen Zementindustrie	Cemsuisse	
	Verband der Schweizerischen Gasindustrie	VSG	Association Suisse de l'Industrie Gazière
	Verband des Strassenverkehrs FRS	Strasseschweiz	Fédération routière suisse FRS
	Verband Fernwärme Schweiz	VFS	Association suisse du chauffage à distance
	Verband freier Autohandel Schweiz	VFAS	Association du commerce automobile indépendant suisse
	Verband Schweizer Gemüseproduzenten	VSGP	Union maraîchère suisse
	Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure	Auto-Schweiz	Association importateurs suisses d'automobiles
	Verkehrs-Club der Schweiz	VCS	Association transports et environnement
	WWF Schweiz	WWF	
	Ziegelindustrie Schweiz		Industrie suisse de la terre cuit
Weitere Vernehmlassungsteilnehmer	2rad Schweiz		2roues Suisse
	Agro Energie Schwyz AG		
	Alliance Sud		Alliance Sud
	Alpen-Initiative		Initiative des Alpes
	Association Climat Genève		Association Climat Genève
	Auto Discount Uster AG		
	Auto Friberg AG		
	Auto Höngg Belfanti AG		
	Auto Kunz AG		
	Auto Steiner AG		
	Auto Tuning & Design Verband Schweiz/Liechtenstein	ATVSL	
	Auto Vonk Sagl		
	Autohaus Schiess AG		
	Auto-Vetterli AG		

	Autowelt Schweiz AG		
	Autozulassung.ch GmbH		
	Azienda cantonale dei rifiuti		
	BASF Schweiz AG		
	Beyondmotors GmbH		
	Bildungszentrum Bau-biologie für gesundes und nachhaltiges Bauen		
	Brot für alle		Pain pour le prochain
	Campax		
	Car Trade 24 GmbH		
	Centre Patronale		Centre Patronale
	Christen Energie AG		
	CIMO Compagnie industrielle de Monthey SA		CIMO Compagnie industrielle de Monthey SA
	Dähler Sportwagen Import		
	Daloro Trading GmbH (meinjahreswagen.ch)		
	Eco Swiss		
	Energie Rheintal AG		
	Eric Senn Chur AG		
	Evangelische Frauen Schweiz	EFS	Femmes protestantes en Suisse
	Fastenopfer		Action de Carême
	First Climate (Switzerland) AG	First Climate	
	Garage Asscar GmbH		
	Garage Cudazzo GmbH		
	Garage Gerbsch GmbH		
	Garage R. Saner AG		
	Gastrosuisse		Gastrosuisse
	Gemeinde Lignières		Commune de Lignières
	Genossenschaft Holzenergiezentrum Toggenburg		
	Gesellschaft für bedrohte Völker		Société pour les peuples menacés
	Getec Park Swiss AG		
	Global Car Trading AG		
	Grands-parents pour le Climat		Klima-Grosseltern
	Gruppe Grosser Stromkunden	GGS	
	Helvetas		
	Holzenergie Schweiz		Energie-bois Suisse
	Holzkraftwerk Basel AG		

Hotel Saratz		
Huntsman Advanced Materials (Switzerland) AG		
IG Holzenergie Nordweistschweiz		
J. Windlin AG		
Kleinbauern-Vereinigung		Association des petits paysans
Korporation Baar-Dorf		
Korporation Kägiswil		
Migros Genossenschafts-Bund		
Naturfreunde Schweiz		Amis de la Nature Suisse
Noé 21		Noé 21
NRG A AG		
Number One Car Rental AG		
O. Engel GmbH		
Oeku Kirche und Umwelt		Oeco Eglise et environnement
OeME-Kommission Evangelisch-reformierte Gesamtkirchgemeinde Bern		
Paul Aecherli AG		
Physicians for Social Responsibility/International Physicians for the Prevention of Nuclear War Switzerland	PSR/INPPNW	
Pro Natura		Pro Natura
Protect our Winters		
Raurica Wald AG		
Replace Car GmbH		
Schweizerischer Forstverein	SFV	Société forestière suisse
Scierie des Eplatures SA		Scierie des Eplatures SA
Solarspar		
Syngenta Crop Protection AG	Syngenta	
Teris SA		
Touring Garage AG		
Umverkehr		Actif-traffic
Veolia Industry Building – Switzerland AG		
Verein Klimaschutz		Association Suisse pour la Protection du Climat
Vetterli Schnittblumen AG		
Vision Konsum		

	Wärmeverbund Amden AG		
	Wärmeverbund Kes-tenholz		
	Wärmeverbund Wald-kirch		
	Züri Garage AG		
Ausländische Verbände	Bundesverband freier KfZ.-Importeure		
	European Association of Independent Vehicle Traders	EAIVT	



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern

1. Juli 2020 (RRB Nr. 661/2020)

**Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen
(Vernehmlassung)**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Mit Schreiben vom 4. Mai 2020 haben Sie uns eingeladen, zur Teilrevision der Verordnung vom 30. November 2012 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung, SR 641.711) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Gelegenheit und äussern uns wie folgt:

A. CO₂-Emissionen Fahrzeuge

Angepasste CO₂-Flottenzielwerte

Die CO₂-Flottenzielwerte für Personenwagen sowie für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper werden mit einem Faktor in WLTP-basierte Zielwerte umgerechnet. Die WLTP-basierten Zielwerte betragen damit gemäss dem neuen Art. 17b Abs. 2 CO₂-Verordnung 118 Gramm CO₂/km für Personenwagen und 186 Gramm CO₂/km für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper. Diese Umrechnung in Anlehnung an die europäischen Regelungen kann als Entgegenkommen an die Automobilindustrie angesehen werden. In den letzten Jahren wurde bekannt, dass die CO₂-Emissionen gemäss den Angaben der Fahrzeughersteller von den real gemessenen Werten zunehmend abwichen (zuletzt in der Grössenordnung von rund 40%). Als Antwort darauf wird im Typenprüfverfahren ein neuer Fahrzyklus eingeführt (Ersatz NEFZ durch WLTP), der die realen Fahrbedingungen und damit die tatsächlichen CO₂-Emissionen besser widerspiegelt. Da die Zielwerte für 2021 noch auf der NEFZ-Datenbasis definiert wurden, wären sie mit dem nun eingeführten WLTP-Verfahren schwieriger zu erreichen. Die Umrechnung der Zielwerte ermöglicht es den Automobilimporteuren, die Flottengrenzwerte auf dem Papier einfacher zu erreichen. Da die von der Automobilindustrie durchgeführten Optimierungen im Typenprüfverfahren sehr umstritten sind und für die Erfüllung der Klimaziele die Realemissionen von Bedeutung sind, muss dieses Entgegenkommen an die Fahrzeugindustrie begrenzt werden. Insbesondere ist zu

kritisieren, dass die Umrechnung als zusätzliche Erleichterung eingeführt wird und sämtliche bereits bestehenden Erleichterungen (Ökoinnovationen, Supercredits usw.) weitergeführt werden. Da die Umrechnung zwischen den Messverfahren gesetzlich festgelegt und von der Europäischen Union (EU) übernommen wurden, müssen im Gegenzug die sonstigen Erleichterungen schneller als vorgesehen zurückgefahren werden.

Anträge:

- Die Berücksichtigung nur eines Teils der Neuwagenflotte mit den tiefsten CO₂-Emissionen (Phasing-In) gemäss Art. 27 Abs. 2 ist frühzeitig zu beenden: 2022 sind analog den Regelungen der EU 100% der Flotte einzubeziehen (bisher 95%).
- Die stärkere Berücksichtigung der Fahrzeuge mit weniger als 50 Gramm CO₂/km gemäss Art. 27 Abs. 3 ist zu verringern: im Referenzjahr 2021 auf 1,5 (bisher 1,67) und im Referenzjahr 2022 auf 1 (bisher 1,33).
- Die Multiplikationsfaktoren zur stärkeren Berücksichtigung von Ökoinnovationen gemäss Art. 26 Abs. 2 CO₂-Verordnung sind wegzulassen.

E-Fahrzeuge

Um die CO₂-Flottenziele einfacher zu erfüllen, wurden E-Fahrzeuge, die mit null Gramm CO₂ in die Berechnung einfließen, importiert und in Verkehr gesetzt. Allerdings blieben diese Fahrzeuge danach nicht in der Schweiz, sondern wurden wieder exportiert. Damit leisteten sie keinen Beitrag zur Emissionsverminderung. Diese Praxis, die bereits in früheren Stellungnahmen (z. B. Stellungnahme Konferenz Kantonalen Energiedirektoren vom 10. März 2017, S. 15) bemängelt wurde, wird nun mit einer Ergänzung in Art. 17 CO₂-Verordnung unterbunden. Dazu wird präzisiert, dass nur Fahrzeuge angerechnet werden, die nach der Zulassung eine entsprechende Verwendung in der Schweiz haben.

Antrag: Es ist ein Vollzugscontrolling einzurichten, um zu prüfen, ob diese Praxis mit der Ergänzung von Art. 17 CO₂-Verordnung tatsächlich unterbunden wurde.

Fahrzeuggewicht

Es ist anzumerken, dass die Berechnung der individuellen Zielvorgabe durch den Einbezug des Fahrzeuggewichts der Flotten gemäss Anhang 4a keine ausreichenden Anreize zur Umstellung auf leichtere Fahrzeugen enthält. Dies wäre aber wichtig, um den Trend zu schwereren Fahrzeugen abzuschwächen und damit die Emissionen zu stabilisieren bzw. zu vermindern.

Antrag: Es sind stärkere Anreize für leichtere Fahrzeuge zu schaffen. Denkbar sind z. B. Anpassungen bei der Berechnung der individuellen Zielvorgabe.

Sanktionsbeträge

Im Anhang 5 der CO₂-Verordnung sind unter Ziff. 3 die Sanktionsbeträge für die Referenzjahre 2019 und 2020 enthalten. Für das Referenzjahr 2021 ist jedoch in den Vernehmlassungsunterlagen kein Wert vorgesehen.

Antrag: Ein Sanktionsbetrag für 2021 ist festzulegen.

Die Sanktionsbeträge bei Überschreiten der Emissionsziele sind an die Regelungen in der EU angelehnt und mit einem gemittelten Wechselkurs berechnet. Mit diesem Vorgehen werden Unterschiede in der Kaufkraft zwischen der EU und der Schweiz nicht abgebildet.

Antrag: Die Berechnung der Sanktionsbeträge gemäss Art. 29 und Anhang 5 sind bezüglich Kaufkraft anzupassen.

B. Emissionshandel

Höchstmenge an Emissionsrechten und jährliche Anpassung der kostenlosen Zuteilung

Die Höchstmenge an Emissionsrechten, die für Betreiber von Anlagen zur Verfügung steht, wurde in der Vergangenheit jeweils um 1,74% pro Jahr gekürzt. Ab 2021 wird die Menge der Emissionsrechte neu um 2,2% pro Jahr vermindert. Auch die Höchstmenge an Emissionsrechten für Luftfahrzeugbetreiber wird ab 2021 um jährlich 2,2% gekürzt. Wir begrüssen dieses Vorgehen im Grundsatz, sorgt es doch dafür, dass die Teilnehmenden am Emissionshandelssystem (EHS) Anreize zur Verminderung ihrer Treibhausgasemissionen haben. Wir begrüssen weiter, dass neu die Menge der kostenlos zugeteilten Emissionsrechte an die Anlagenbetreiber jährlich aufgrund der Aktivitätsrate angepasst werden kann. Die Anpassung wird gemäss Art. 46b Abs. 1 vorgenommen, wenn die Abweichung mehr als 15% beträgt. Bisher wurde die Zuteilung der kostenlosen Emissionsrechte angepasst, wenn der Anlagenbetreiber den Betrieb ganz oder teilweise einstellte oder wenn eine physische Änderung an einer Anlage die installierte Kapazität um mindestens 10% erhöhte oder verringerte. Das heisst, mit der neu vorgeschlagenen Regelung wird die Schwelle, die Anpassungen bei der Zuteilung auslöst, einerseits erhöht, andererseits werden die Anwendungskriterien erweitert: Es ist nun eine Veränderung der Aktivitätsrate im Allgemeinen erforderlich, nicht mehr nur eine physische Erweiterung oder Verringerung der Kapazität. Im erläuternden Bericht ist nicht dargelegt, welche Auswirkungen auf den Emissionshandel und die Preisentwicklung erwartet werden.

Antrag: Es ist eine Überprüfung der Auswirkungen vorzusehen. Sollten sich aus der Anpassung dieser Regelungen nachteilige Entwicklungen ergeben, sind diese mit einer Anpassung der Verordnungsbestimmungen zu berichtigen.

Carbon Leakage

Bei der Zuteilung der kostenlosen Emissionsrechte wird das Risiko einer Produktionsverlagerung ins Ausland (Carbon Leakage) weiterhin berücksichtigt. Das bedeutet, dass für die betreffenden EHS-Teilnehmenden kostenlose Emissionsrechte vollumfänglich in der Höhe des jeweiligen Benchmarks zugeteilt werden. Gemäss erläuterndem Bericht betrifft dies nahezu alle Sektoren im EHS. Teilnehmende, bei denen kein Risiko für Carbon Leakage besteht, erhalten gemäss Anhang 9 Ziff. 3.1 CO₂-Verordnung bis 2026 hingegen nur 30% der kostenlosen Emissionsrechte gemäss Benchmark. Weiter wird dieser Satz bis 2030 auf null gesenkt, das heisst, im Jahr 2030 werden diese EHS-Teilnehmenden keine kostenlosen Emissionsrechte mehr erhalten. Damit nimmt die Ungleichbehandlung der EHS-Teilnehmenden stark zu. Des Weiteren müssen zur Erreichung der Klimaziele gemäss

dem Übereinkommen von Paris die Emissionen global auf netto null gesenkt werden. Dementsprechend müssen weitere Anreize gesetzt werden, damit auch die Industrie vermehrt auf diesen Zielpfad einschwenkt. Die Ungleichbehandlung ist daher mittelfristig zu verringern.

Antrag: Anhang 9 Ziff. 3 CO₂-Verordnung ist um einen Anpassungsfaktor für Carbon Leakage gefährdete Unternehmen von 0,95 ab 2025 und 0,9 für das Jahr 2030 zu ergänzen.

C. CO₂-Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung

Massnahmenziel

Die Erhöhung des Ausschöpfungsgrads des Massnahmenziels von 80% auf 90% führt zu einer teilweisen Angleichung der Bedingungen mit den kantonalen Zielvereinbarungen im Grossverbrauchervollzug und wird begrüsst.

Anrechenbarkeit Emissionsminderungszertifikate

Gemäss dem neuen Art. 75 CO₂-Verordnung können Anlagebetreiber, die bereits vor 2013 einer Verminderungsverpflichtung unterlagen, Emissionsminderungszertifikate im Umfang von 4,5% der effektiven Emissionen anrechnen lassen. Im EHS hingegen sind Emissionsminderungszertifikate nicht mehr zugelassen. Konsequenterweise sind die Regelungen bei der Verminderungsverpflichtung gleich auszugestalten.

Antrag: Art. 75 CO₂-Verordnung ist wegzulassen.

D. Kompensation Importeure Treibstoff

Anpassung Kompensationssatz Treibstoffimporteure

Wir begrüssen die Erhöhung des Kompensationssatzes für Treibstoffimporteure von 10% im Jahr 2020 auf 12% im Jahr 2021 (Art. 89 Abs. 1 Bst. e CO₂-Verordnung). Damit wird sichergestellt, dass der Verkehr einen angemessenen Beitrag zur Verminderung der Treibhausgasemissionen leistet.

Zulässige Kompensationsmassnahmen

Mit einer Anpassung in Art. 90 Abs. 1 CO₂-Verordnung wird die Möglichkeit für kompensationspflichtige Personen aufgehoben, ihrer Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen. Dies, weil ihre Zusätzlichkeit nach 2020 nicht mehr gegeben sei. Gemäss erläuterndem Bericht sind von dieser Anpassung Kompensationsprojekte betroffen, die rund 150 000 Tonnen CO₂ einsparen. Einige dieser Projekte werden wegen fehlender Einnahmen aus den Kompensationszahlungen voraussichtlich nicht mehr weitergeführt werden können. Um sinnvolle Kompensationsprojekte nicht unnötig auslaufen zu lassen, ist für diese Projekte die Möglichkeit vorzusehen, einen Nachweis über die Zusätzlichkeit erbringen zu können, falls sie wesentliche Anforderungen erfüllen.

Antrag: In Art. 90 CO₂-Verordnung ist eine Regelung einzufügen, wie selbst durchgeführte Projekte nachweisen können, dass sie das Kriterium der Zusätzlichkeit erfüllen.



E. CO₂-Abgabe

Erhöhung CO₂-Abgabe

Die CO₂-Abgabe auf Brennstoffen wurde bisher alle zwei Jahre aufgrund der Emissionsentwicklung angepasst. Die letzte Erhöhung wurde 2018 auf Fr. 96 pro Tonne CO₂ vorgenommen. Diesem Vorgehen folgend hätte der nächste Erhöhungsschritt bereits 2020 stattfinden müssen. Die Schweiz befindet sich bezüglich der Einhaltung des Reduktionsziels für 2020 von minus 20% gegenüber 1990 nicht auf Kurs. Auch beim Sektorziel für Gebäude von minus 40% gegenüber 1990 ist absehbar, dass es nicht erreicht werden wird. Es ist daher angezeigt, den nächsten Erhöhungsschritt der CO₂-Abgabe auf Fr. 120 pro Tonne CO₂ nicht erst wie in Art. 94 CO₂-Verordnung vorgeschlagen 2022, sondern bereits 2021 vorzusehen, falls sich die Emissionen nicht entsprechend reduzieren.

Antrag: In Art. 94 Abs. 1 Bst. d CO₂-Verordnung ist das Jahr 2022 durch 2021 zu ersetzen.

F. Auswirkungen auf die Kantone

Im erläuternden Bericht werden die finanziellen Auswirkungen der vorgeschlagenen Verordnungsänderung auf die Kantone nicht ausgewiesen. Wir ersuchen Sie daher, die finanziellen Auswirkungen auf die Kantone, einschliesslich der Auswirkungen auf den Ertrag aus den direkten Steuern, sowie die volkswirtschaftlichen Folgen einer Erhöhung der CO₂-Abgabe vollständig zu ermitteln und offenzulegen.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundespräsidentin,
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Die Staatsschreiberin:

Dr. Silvia Steiner

Dr. Kathrin Arioli





Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
3003 Bern

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

Ihr Zeichen:

12. August 2020

Unser Zeichen: --

RRB Nr.: 820/2020
Direktion: Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert.

Vernehmlassung des Bundes: Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 4. Mai 2020 wurde der Kanton Bern eingeladen, zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen Stellung zu nehmen.

Die Totalrevision des CO₂-Gesetzes ist für die Zeit nach 2020 in den eidgenössischen Räten noch nicht fertig beraten. Zentrale, jedoch zeitlich bis Ende 2020 befristete Instrumente des Klimaschutzes sollen nun bis Ende 2021 verlängert werden.

Im geltenden CO₂-Gesetz werden drei Instrumente der Schweizer Klimapolitik als besonders wichtig angesehen. Zwei davon werden bis Ende 2021 erneut zum Einsatz kommen. Dies ist zum einen die Befreiung von der CO₂-Abgabe für jene Betreiber emissionsintensiver Anlagen, die sich stattdessen zu einer Reduktion der Treibhausgasemissionen verpflichten (Verminderungsverpflichtung), zum andern die Kompensationspflicht für Importeure fossiler Treibstoffe.

Das Schweizer Emissionshandelssystem (EHS) ist seit Anfang 2020 mit demjenigen der EU verknüpft. Es sind notwendige Anpassungen vorzunehmen, damit auch nach der Zeit ab 2021 ein kompatibles Schweizer EHS weitergeführt werden kann.

Der Regierungsrat bedankt sich für die Möglichkeit zu Stellungnahme und begrüsst die Inhalte der vorliegenden Verordnungsrevision.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates



Pierre Alain Schnegg
Regierungspräsident



Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler

- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion
- Bau- und Verkehrsdirektion
- Sicherheitsdirektion
- Finanzdirektion

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion UVEK

Per E-Mail an:
raphael.bucher@bafu.admin.ch

Luzern, 17. August 2020

Protokoll-Nr.: 908

**Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen
(CO₂-Verordnung): Vernehmlassungsantwort**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 4. Mai 2020 haben Sie die Kantonsregierungen und weitere interessierte Kreise zur Vernehmlassung zur Revision der CO₂-Verordnung eingeladen. Im Namen und Auftrag des Regierungsrates äussern wir uns zum Revisionsentwurf wie folgt:

Der Kanton Luzern verfolgt in seiner Klima- und Energiepolitik wie der Bundesrat das Ziel netto Null Treibhausgasemissionen bis 2050. Wir begrüssen es deshalb, dass für die Übergangszeit bis zum Inkrafttreten des totalrevidierten CO₂-Gesetzes eine Übergangsregelung geschaffen wird.

Wir weisen darauf hin, dass die Ziele aus der Periode 1990 bis 2020 (-20% Reduktion) unter anderem auch aufgrund der Emissionen aus dem Verkehr klar verfehlt wurden. Die Dringlichkeit für wirksame Klimaschutzmassnahmen ist hoch und es gilt, in der kommenden Verpflichtungsperiode 2021-2025 des Pariser Abkommens der Zielerreichung eine hohe Priorität einzuräumen.

Nachfolgend schlagen wir daher Präzisierungen vor, die darauf abzielen, die Wirkung der CO₂-Verordnung zu erhöhen. Insbesondere bei der Neuwagenregelung und bei der CO₂-Abgabe ist eine wirkungsvolle Übergangslösung notwendig, um die Klimaschutzziele erreichen zu können.

Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz bzw. missbräuchliche Einteilungsänderung

Wir begrüssen die vorgeschlagene Änderung von Art. 17, mit der die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos mit dem Zweck, das Flottenziel erreichen zu können, unterbunden wird.

Die im erläuternden Bericht (S. 10) geschilderte Problematik, wonach Fahrzeuge kurz nach der Erstzulassung wieder exportiert oder deren Einteilung kurz darauf wieder geändert werden, um die CO₂-Sanktion zu umgehen, wird mit der Ordnungsänderung ebenfalls angegangen. Mit der vorliegenden Regelung werden allerdings noch nicht alle Lücken geschlossen. Es ist nach wie vor eine teilweise Umgehung der Sanktion möglich (z.B. beim Import von Campern). Deshalb regen wir eine Überprüfung an. Die Kategorie der leichten Motorwagen könnte ganz der CO₂-Sanktion unterstellt werden. Wird gleichzeitig die Höhe der einzelnen Sanktionen angeglichen, würden Umgehungszulassungen künftig wenig attraktiv. Ein anderer Lösungsansatz wäre eine befristete Nachforderung bei der Änderung der Fahrzeugart. Wird ein Fahrzeug als leichter Motorwagen (Camper) importiert und zugelassen und in-nerhalb einer Frist von zwei Jahren eine Änderung vorgenommen (Umbau in Lieferwagen), könnte eine Sanktion nachträglich berechnet und eingefordert werden.

CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Die CO₂-Flotten-Grenzwerte sind die wirksamste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Trotz deren Einführung gelang es nicht, die CO₂-Emissionen im Sektor Verkehr gegenüber 1990 zu senken. Die Neufahrzeugflotte in der Schweiz weist im europäischen Vergleich sehr hohe Emissionen auf. Mit einer klaren Senkung der CO₂-Neuwagen-Flottenziele wird die Attraktivität der Elektromobilität und anderer Antriebsformen erhöht. Der Kanton Luzern will die Elektromobilität ausbauen und hat sich in seinem gültigen Energiekonzept bereits entsprechende Ziele gesetzt.

In der vorliegenden Teilrevision erkennen wir nach wie vor zu viele Ausnahmen und Abschwächungen. Diese führen in der Summe dazu, dass die Verordnung die gewünschte Wirkung verfehlt. Vor diesem Hintergrund stellen wir dazu folgende Anträge:

Antrag zu Art. 27 Abs. 2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: 100 Prozent;
- c. streichen

Die damit beantragte Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats, der von Ständerat Damian Müller zuhanden der Materialien festgehalten wurde¹. Dieser Einschätzung schliessen wir uns an. Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11 Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht. Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist angezeigt.

Antrag zu Art. 27 Abs. 3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt;
- b. im Referenzjahr 2021: einfach;
- c. streichen.

¹ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>

Eine mehrfache Anrechnung von Elektrofahrzeugen und Plug-in-Hybriden führt nach unserer Einschätzung zu einer Überkompensation von Fahrzeugtypen mit hohen Emissionswerten und schwächt daher die Wirkung der Emissionsvorschriften ab.

CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art. 94 ff.)

Die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe ist ein zentraler Bestandteil der Schweizerischen Klimapolitik. Um das inländische Reduktionsziel von 21.5% bis 2021 gegenüber 1990 und damit insbesondere auch das Ziel netto Null CO₂ bis 2050 erreichen zu können, schlagen wir eine Erhöhung der Abgabe auf 120 Franken je Tonne CO₂ bereits ab 1. Januar 2021 vor.

Antrag zu Art. 94 Abs. 1d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als 68,5 Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

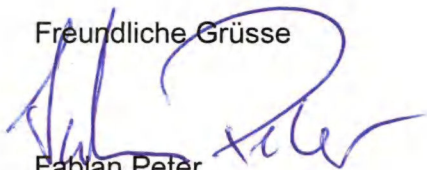
CORE-System

Wir begrüßen die Bestrebungen, die Datenhaltung beim Vollzug der klimapolitischen Instrumente zu digitalisieren und dadurch zu vereinfachen. Es wird ausgeführt, dass CORE den elektronischen Austausch zwischen allen Prozessbeteiligten umfasst. Um diese Zielsetzungen erreichen zu können, gilt es auf Folgendes zu achten:

- Kantonspezifische Daten sollen den Kantonen über eine webbasierte Schnittstelle (Automatisierung) und via Login (Einsicht durch vollzugsberechtigte Personen) insbesondere für ein zweckmässiges Monitoring im Klimabereich zur Verfügung stehen.
- Im Bereich Industrie werden die Daten für CORE voraussichtlich aus den Datenbanken der EnAW (Energie-Agentur der Wirtschaft) und der act (Cleantech Agentur Schweiz) bezogen. Hier ist eine webbasierte bidirektionale Schnittstelle zwischen CORE und den genannten Datenbanken vorzusehen. Eine solche Schnittstelle ermöglicht auch den automatisierten Datentransfer aus den Datenbanken EnAW/act in das geplante kantonale Energieinformationssystem (KEIS), das der Kanton Luzern aufgrund der grossen Datenvielfalt im Energie- und Klimabereich derzeit in Zusammenarbeit mit LUSTAT erarbeitet. Das ermöglicht ein effizientes Monitoring von Energiebedarf und CO₂-Emissionen der verpflichteten Unternehmen.
- Für diejenigen Unternehmen, die ihre Daten bereits im Rahmen der Zielverpflichtungen mit EnAW oder act in deren Systeme erfasst haben, darf kein Mehraufwand entstehen. Auch dies spricht für einen automatisierten Datentransfer (bidirektional) zwischen den Datenbanken EnAW/act und CORE.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anträge.

Freundliche Grüsse



Fabian Peter
Regierungsrat



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Bundesamt für Umwelt (BAFU)
Sektion Politische Geschäfte
3003 Bern

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung); Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) eröffnete am 4. Mai 2020 die Vernehmlassung zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung; SR 641.711).

Die Teilrevision der CO₂-Verordnung wird vom Kanton Uri begrüsst. Da der Kanton Uri keine wesentlichen Auswirkungen durch die Änderung der Verordnung erfährt, sind keine Vorbehalte oder Bemerkungen anzubringen.

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Altdorf, 21. August 2020



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor


Urban Camenzind


Roman Balli



6431 Schwyz, Postfach 1260

per E-Mail

An das
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
raphael.bucher@bafu.admin.ch
(PDF- und Word-Version)

Schwyz, 21. August 2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen

Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Mit Schreiben vom 4. Mai 2020 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Kantonsregierungen zur Vernehmlassung in titelvermerkter Angelegenheit eingeladen. Die Frist dauert bis 25. August 2020.

Wir begrüßen die Verlängerung der zentralen, jedoch zeitlich bis Ende 2020 befristeten Instrumente des Klimaschutzes bis Ende 2021.

Für die Gelegenheit zur Stellungnahme danken wir und grüssen Sie freundlich.

Im Namen des Regierungsrates:

Petra Steimen-Rickenbacher
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

Kopie z.K. an:

- Schwyzer Mitglieder der Bundesversammlung.



CH-6061 Sarnen, Postfach 1264, VD

Per E-Mail

Bundesamt für Umwelt BAFU
Sektion Klimapolitik
Herr Raphael Bucher
3003 Bern
raphael.bucher@bafu.admin.ch

Sarnen, 24. August 2020

**Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung):
Vernehmlassungsantwort.**

Sehr geehrter Damen und Herren

Mit Schreiben vom 4. Mai 2020 haben Sie die Kantonsregierungen und weitere interessierte Kreise zur Vernehmlassung zur Teilrevision der CO₂-Verordnung eingeladen. Wir äussern uns dazu wie folgt:

Wir begrüssen es, dass für die Übergangszeit bis zum Inkrafttreten des totalrevidierten CO₂-Gesetzes eine Übergangsregelung geschaffen wird und damit die zu erwartenden Verordnungslücken geschlossen werden. Die vorgeschlagenen Anpassungen sind für uns plausibel und sorgen für die notwendige Kontinuität.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Volkswirtschaftsdepartement



Daniel Wyler
Landstatthalter

Kopie an:

- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Amt für Landwirtschaft und Umwelt
- Staatskanzlei (G-Nr. 2020-0273)

St. Antonistrasse 4, 6060 Sarnen
Postadresse: Postfach 1264, 6061 Sarnen
Tel. 041 666 63 30, Fax 041 660 11 49
volkswirtschaftsdepartement@ow.ch
www.ow.ch



CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

PER E-MAIL

Bundesamt für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation
Frau Bundespräsidentin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 18. August 2020

**Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung).
Stellungnahme**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 4. Mai 2020 wurden wir eingeladen, zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für diese Möglichkeit und nehmen wie folgt Stellung.

Die Schweiz fördert seit dem 1. Juli 2008 umweltschonende Treibstoffe über Steuererleichterungen. Die entstehenden Steuerausfälle müssen gemäss Gesetz über den Benzinsteuersatz ausgeglichen werden. Diese Erleichterungen von der Mineralölsteuer (MinöSt) sind gemäss dem geltenden Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1961 (MinöStG) bis zum 30. Juni 2020 befristet. Am 27. Februar 2017 reichte Nationalrat Thierry Burkart eine parlamentarische Initiative (Pa.Iv. Burkart 17.405) zur Verlängerung der Steuererleichterungen bis 2030 ein.

Mit der vorliegenden Teilrevision der CO₂-Verordnung wird die Weiterführung der Verknüpfung des Emissionshandelssystems (EHS) der EU nach dem Jahr 2020 sichergestellt. Die Verknüpfung wirkt sich insgesamt positiv auf die Schweizer Wirtschaft aus. Die EHS-Teilnehmer haben weiterhin Zugang zum liquiden und transparenten europäischen Emissionshandel und unterstehen denselben Wettbewerbsbedingungen wie ihre Konkurrenten in der EU. Im Vergleich zu einem Szenario ohne Verknüpfung ergibt sich gemäss der im erläuternden Bericht zitierten Studien von Ecoplan (2016) und Infras (2016) bis 2030 ein BIP-Zuwachs von rund 0.04 Prozent. In der Luftfahrt dürfte der Einbezug in das EHS zu einem leicht tieferen Wachstum der Wertschöpfung führen. Der Rückgang der jährlichen Wachstumsrate der Wertschöpfung beträgt jedoch maximal 0.2 Prozentpunkte. Die volkswirtschaftliche Bilanz bleibt damit positiv.

Wir stimmen der Zielsetzung und dem Inhalt der Teilrevision zu.

Freundliche Grüsse
LANDAMMANN UND REGIERUNGSRAT



Dr. Othmar Filliger
Landammann



lic. iur. Armin Eberli
Landschreiber

Geht an:

- raphael.bucher@bafu.admin.ch

Regierungsrat
Rathaus
8750 Glarus

Per E-Mail an
raphael.bucher@bafu.admin.ch

Glarus, 18. August 2020

Vernehmlassung zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Hochgeachtete Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie gaben uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gerne wie folgt vernehmen:

1. CO₂-Emissionen Fahrzeuge

1.1. Angepasste CO₂-Flottenzielwerte

Die CO₂-Flottenzielwerte für Personenwagen sowie für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper werden mit einem Faktor in WLTP-basierte Zielwerte umgerechnet. Die WLTP-basierten Zielwerte betragen damit gemäss Art. 17b Abs. 2 rev. CO₂-Verordnung 118 Gramm CO₂/km für Personenwagen und 186 Gramm CO₂/km für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper. Diese Umrechnung in Anlehnung an die europäischen Regelungen kann als Entgegenkommen an die Automobilindustrie angesehen werden. In den letzten Jahren wurde bekannt, dass die CO₂-Emissionen gemäss den Angaben der Fahrzeughersteller von den real gemessenen Werten zunehmend abwichen (zuletzt in der Grössenordnung von rund 40 Prozent). Als Antwort darauf wird im Typenprüfverfahren ein neuer Fahrzyklus eingeführt (Ersatz NEFZ durch WLTP), welcher die realen Fahrbedingungen und damit die tatsächlichen CO₂-Emissionen besser widerspiegelt. Da die Zielwerte für 2021 noch auf der NEFZ-Datenbasis definiert wurden, wären sie mit dem nun eingeführten WLTP-Verfahren schwerer zu erreichen. Die Umrechnung der Zielwerte ermöglicht es den Automobilimporteuren, die Flottengrenzwerte auf dem Papier einfacher zu erreichen. Da die von der Automobilindustrie durchgeführten Optimierungen im Typenprüfverfahren sehr umstritten sind und für die Erfüllung der Klimaziele die Realemissionen relevant sind, muss dieses Entgegenkommen an die Fahrzeugindustrie begrenzt werden. Insbesondere ist zu kritisieren, dass die Umrechnung als zusätzliche Erleichterung eingeführt wird und sämtliche bereits bestehenden Erleichterungen (Ökoinnovationen, Supercredits etc.) weitergeführt werden. Da die Umrechnung zwischen den Messverfahren gesetzlich festgelegt und von der EU übernommen wurden, müssen im Gegenzug die sonstigen Erleichterungen schneller als vorgesehen zurückgefahren werden.

Anträge:

- Die Berücksichtigung nur eines Teils der Neuwagenflotte mit den tiefsten CO₂-Emissionen (Phasing-In) gemäss Art. 27 Abs. 2 ist frühzeitig zu beenden: 2022 sind analog den Regelungen der EU 100 Prozent der Flotte einzubeziehen (bisher 95 Prozent).
- Die stärkere Berücksichtigung der Fahrzeuge mit weniger als 50 Gramm CO₂/km gemäss Art. 27 Abs. 3 ist zu reduzieren: im Referenzjahr 2021 auf 1,5 (bisher 1,67) und im Referenzjahr 2022 auf 1 (bisher 1,33).
- Die Multiplikationsfaktoren zur stärkeren Berücksichtigung von Ökoinnovationen gemäss Art. 26 Abs. 2 rev. CO₂-Verordnung sind zu streichen.

1.2. E-Fahrzeuge

Um die CO₂-Flottenziele einfacher zu erfüllen, wurden E-Fahrzeuge, die mit 0 Gramm CO₂ in die Berechnung einfließen, importiert und in Verkehr gesetzt. Allerdings blieben diese Fahrzeuge danach nicht in der Schweiz, sondern wurden wieder exportiert. Damit leisteten sie auch keinen Beitrag zur Emissionsverminderung. Diese Praxis, die bereits in früheren Stellungnahmen (z.B. Stellungnahme Konferenz kantonaler Energiedirektoren vom 10.03.2017, S. 15) bemängelt wurde, wird nun mit einer Ergänzung in Art. 17 rev. CO₂-Verordnung unterbunden. Dazu wird präzisiert, dass nur Fahrzeuge angerechnet werden, die nach der Zulassung eine entsprechende Verwendung in der Schweiz haben.

Antrag:

Es ist ein Vollzugscontrolling zu etablieren, um sicherzustellen, dass diese Praxis in der Realität unterbunden wird.

1.3. Fahrzeuggewicht

Es ist anzumerken, dass die Berechnung der individuellen Zielvorgabe durch den Einbezug des Fahrzeuggewichts der Flotten gemäss Anhang 4a keine ausreichenden Anreize zur Umstellung auf leichtere Fahrzeugen enthält. Dies wäre aber wichtig, um den Trend zu schweren Fahrzeugen abzuschwächen und damit die Emissionen zu stabilisieren resp. zu vermindern.

Antrag:

Es sind stärkere Anreize für leichtere Fahrzeuge zu schaffen. Denkbar sind z.B. Anpassungen bei der Berechnung der individuellen Zielvorgabe.

1.4. Sanktionsbeträge

Im Anhang 5 CO₂-Verordnung sind unter Ziff. 3 die Sanktionsbeträge für die Referenzjahre 2019 und 2020 enthalten. Für das Referenzjahr 2021 ist jedoch in den Vernehmlassungsunterlagen kein Wert vorgesehen.

Antrag:

Für 2021 ist ein Sanktionsbetrag festzulegen.

Die Sanktionsbeträge bei Überschreiten der Emissionsziele sind an die Regelungen in der EU angelehnt und mit einem gemittelten Wechselkurs berechnet. Mit diesem Vorgehen werden Unterschiede in der Kaufkraft zwischen der EU und der Schweiz nicht abgebildet.

Antrag:

Die Berechnung der Sanktionsbeträge gemäss Art. 29 und Anhang 5 sind bezüglich Kaufkraft anzupassen.

2. Emissionshandel

2.1. Maximale Menge Emissionsrechte und jährliche Anpassung der kostenlosen Zuteilung

Die maximale Menge an Emissionsrechten, die für Betreiber von Anlagen zur Verfügung steht, wurde in der Vergangenheit jeweils um 1,74 Prozent pro Jahr gekürzt. Ab 2021 wird die Menge der Emissionsrechte neu um 2,2 Prozent pro Jahr vermindert. Auch die maximale Menge an Emissionsrechten für Luftfahrzeugbetreiber wird ab 2021 um jährlich 2,2 Prozent gekürzt. Wir begrüßen dieses Vorgehen im Grundsatz, sorgt es doch dafür, dass die Teilnehmenden am Emissionshandelssystem (EHS) Anreize zur Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen haben. Wir begrüßen auch, dass neu die Menge der kostenlos zugeteilten Emissionsrechte an die Anlagenbetreiber jährlich aufgrund der Aktivitätsrate angepasst werden kann. Die Anpassung wird gemäss Art. 46b Abs. 1 vorgenommen, wenn die Abweichung mehr als 15 Prozent beträgt. Bisher wurde die Zuteilung der kostenlosen Emissionsrechte angepasst, wenn der Anlagenbetreiber den Betrieb ganz oder teilweise einstellte oder wenn eine physische Änderung an einer Anlage die installierte Kapazität um mindestens 10 Prozent erhöhte oder verringerte. Das heisst, mit der neu vorgeschlagenen Regelung wird die Schwelle, welche Anpassungen bei der Zuteilung auslöst, einerseits erhöht, andererseits werden die Anwendungskriterien erweitert: es ist nun eine Veränderung der Aktivitätsrate im Allgemeinen erforderlich, nicht mehr nur eine physische Erweiterung oder Verringerung der Kapazität. Im Erläuterungsbericht ist nicht dargelegt, welche Auswirkungen daraus auf den Emissionshandel und die Preisentwicklung erwartet werden.

Antrag:

Es ist eine Überprüfung der Auswirkungen vorzusehen. Sollten sich aus der Anpassung dieser Regelungen nachteilige Entwicklungen ergeben, sind diese mit einer Anpassung der Verordnungsbestimmungen zu berichtigen.

2.2. Carbon Leakage

Bei der Zuteilung der kostenlosen Emissionsrechte wird das Risiko einer Produktionsverlagerung ins Ausland (Carbon Leakage) weiterhin berücksichtigt. Das bedeutet, dass für die betreffenden EHS-Teilnehmer kostenlose Emissionsrechte vollumfänglich in der Höhe des jeweiligen Benchmarks zugeteilt werden. Gemäss Erläuterungsbericht betrifft dies nahezu alle Sektoren im EHS. Teilnehmer, bei denen kein Risiko für Carbon Leakage besteht, erhalten gemäss Anhang 9 Ziff. 3.1 rev. CO₂-Verordnung bis 2026 hingegen nur 30 Prozent der kostenlosen Emissionsrechte gemäss Benchmark. Weiter wird dieser Satz bis 2030 auf 0 gesenkt, das heisst, im Jahr 2030 werden diese EHS-Teilnehmer keine kostenlosen Emissionsrechte mehr erhalten. Damit nimmt die Ungleichbehandlung der EHS-Teilnehmer stark zu. Des Weiteren müssen zur Erreichung der Klimaziele gemäss dem Übereinkommen von Paris die Emissionen global auf netto null gesenkt werden. Dementsprechend müssen weitere Anreize gesetzt werden, damit auch die Industrie vermehrt auf diesen Zielpfad einschwenkt. Die Ungleichbehandlung ist daher mittelfristig zu reduzieren.

Antrag:

Anhang 9 Ziff. 3 rev. CO₂-Verordnung ist um einen Anpassungsfaktor für Carbon Leakage gefährdete Unternehmen von 0.95 ab 2025 und 0.9 in 2030 zu ergänzen.

3. CO₂-Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung

3.1. Anrechenbarkeit Emissionsminderungszertifikate

Gemäss Art. 75 rev. CO₂-Verordnung können Anlagebetreiber, die bereits vor 2013 einer Verminderungsverpflichtung unterlagen, Emissionsminderungszertifikate im Umfang von 4,5 Prozent der effektiven Emissionen anrechnen lassen. Im Emissionshandelssystem hingegen

sind Emissionsminderungszertifikate nicht mehr zugelassen. Konsequenterweise sind die Regelungen bei der Verminderungsverpflichtung gleich auszugestalten.

Antrag:

Art. 75 rev. CO₂-Verordnung ist zu streichen.

4. Kompensation Importeure Treibstoff

4.1. Anpassung Kompensationssatz Treibstoffimporteure

Wir begrüßen die Erhöhung des Kompensationssatzes für Treibstoffimporteure von 10 Prozent im Jahr 2020 auf 12 Prozent im Jahr 2021 (Art. 89 Abs. 1 Bst. e rev. CO₂-Verordnung). Damit wird sichergestellt, dass der Verkehr einen angemessenen Beitrag zur Verminderung der Treibhausgasemissionen leistet.

4.2. Zulässige Kompensationsmassnahmen

Mit einer Anpassung in Art. 90 Abs. 1 rev. CO₂-Verordnung wird die Möglichkeit für kompensationspflichtige Personen aufgehoben, ihrer Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen. Dies, weil ihre Zusätzlichkeit nach 2020 nicht mehr gegeben sei. Gemäss Erläuterungsbericht sind von dieser Anpassung Kompensationsprojekte betroffen, die rund 150 000 Tonnen CO₂ einsparen. Einige dieser Projekte werden aufgrund der fehlenden Einnahmen aus den Kompensationszahlungen voraussichtlich nicht mehr weitergeführt werden können. Um sinnvolle Kompensationsprojekte nicht unnötig auslaufen zu lassen, ist für diese Projekte die Möglichkeit vorzusehen, einen Nachweis über die Zusätzlichkeit erbringen zu können, falls sie wesentliche Anforderungen erfüllen.

Antrag:

In Art. 90 rev. CO₂-Verordnung ist eine Regelung einzufügen, wie selbst durchgeführte Projekte nachweisen können, dass sie das Kriterium der Zusätzlichkeit erfüllen.

5. Erhöhung CO₂-Abgabe

Die CO₂-Abgabe auf Brennstoffen wurde bisher alle zwei Jahre aufgrund der Emissionsentwicklung angepasst. Die letzte Erhöhung wurde 2018 auf 96 Fr. pro Tonne CO₂ vorgenommen. Diesem Vorgehen folgend hätte der nächste Erhöhungsschritt bereits 2020 stattfinden müssen. Die Schweiz befindet sich bezüglich der Einhaltung des Reduktionsziels für 2020 von minus 20 Prozent gegenüber 1990 nicht auf Kurs. Auch beim Sektorziel für Gebäude von minus 40 Prozent gegenüber 1990 ist absehbar, dass es nicht erreicht werden wird. Es ist daher angezeigt, den nächsten Erhöhungsschritt der CO₂-Abgabe auf 120 Fr. pro Tonne CO₂ nicht erst wie in Art. 94 rev. CO₂-Verordnung vorgeschlagen 2022, sondern bereits 2021 vorzusehen, falls sich die Emissionen nicht entsprechend reduzieren.

Antrag:

In Art. 94 Abs. 1 Bst. d rev. CO₂-Verordnung ist das Jahr 2022 durch 2021 zu ersetzen.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundespräsidentin, sehr geehrte Damen und Herren,
den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat



Dr. Andrea Belliga
Landammann



Hansjörg Dürst
Ratsschreiber

versandt am: **19. Aug. 2020**

Baudirektion, Postfach, 6301 Zug

Per E-Mail

raphael.bucher@bafu.admin.ch

T direkt +41 41 728 53 11
roman.wuelser@zg.ch
Zug, 24. August 2020 RW/las
Laufnummer: 53769

**Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)
Stellungnahme des Kantons Zug**

Sehr geehrter Herr Bucher
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 4. Mai 2020 hat Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga den Kanton Zug in der obgenannten Angelegenheit zur Vernehmlassung eingeladen. Der Regierungsrat hat das Geschäft an die Baudirektion zur direkten Erledigung überwiesen. Wir äussern uns dazu gerne wie folgt:

Mit der Teilrevision der CO₂-Verordnung sollen befristete klimapolitische Instrumente weitergeführt und so die drohende Regulierungslücke aufgrund des verspäteten Inkrafttretens des totalrevidierten CO₂-Gesetzes geschlossen werden. Der Kanton Zug unterstützt diese Anliegen. Weiter unterstützen wir die Anpassungen des Emissionshandelssystems, welche die Kompatibilität mit dem Emissionshandelssystem der EU sicherstellen.

Ferner erlauben wir uns die Bemerkung, dass die aktuelle Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen bereits 106 Seiten umfasst. Mit der Vorlage werden auf insgesamt 36 Seiten Ergänzungen und Präzisierungen zum Gesetzestext vorgeschlagen. Die Regelungsdichte und die Komplexität der Verordnung erreicht ein Ausmass, welches der eigentlichen Zielsetzung nicht zwingend förderlich ist. Dies kann zum Beispiel Innovationen bei Projekten und Programmen für die Emissionsverminderung hemmen statt fördern. Nicht jeder Inhalt eines Monitorings oder jede Einzelheit im Datenfluss müsste auf Verordnungsstufe festgehalten werden. Daher möchten wir empfehlen, dass für die nächste Revision geprüft werden soll, ob und wie man die Verordnung entschlacken könnte.

Seite 2/2

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
Baudirektion



Florian Weber
Regierungsrat

Kopie an:

- Amt für Umwelt
- Amt für Raum und Verkehr

Versandt am: 25. AUG. 2020



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

PAR COURRIEL

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
p.a. Office fédéral de l'environnement
3003 Berne

Courriel : raphael.bucher@bafu.admin.ch

Fribourg, le 17 août 2020

2020-667

Procédure de consultation – Révision partielle de l'ordonnance sur le CO₂

Madame, Monsieur,

Suite au courrier de Madame la Présidente de la Confédération Simonetta Sommaruga, Cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, du 4 mai 2020, les services spécialisés de l'administration cantonale ont analysé le projet de révision partielle de l'ordonnance sur le CO₂ mis en consultation.

Le Conseil d'Etat a l'avantage de vous faire part de sa prise de position ci-après.

Remarque générale

Dans l'attente de l'entrée en vigueur de la future loi sur le CO₂, nous estimons que le présent projet de révision de l'ordonnance de la loi sur le CO₂ est indispensable au maintien d'instruments de politique climatique importants, ces derniers permettant le maintien de l'effort de réduction des émissions. Pour exemple, les deux principaux systèmes d'incitation (allégement fiscal pour les huiles minérales et obligation de compensation pour les importateurs de combustibles fossiles) ont déjà conduit à une augmentation significative des ventes de carburants renouvelables. La suppression de ces incitations aurait pu entraîner un effondrement des ventes de carburants renouvelables en Suisse.

Système d'échange de quotas d'émission SEQE

Bien que le territoire fribourgeois n'accueille pour l'instant aucune installation ou entreprise prenant part au SEQE, nous estimons qu'il est indispensable de maintenir l'obligation d'y participer, tout comme il est indispensable de poursuivre le couplage avec le SEQE de l'Union européenne. Nous soutenons par ailleurs les propositions de trajectoires de réduction du plafond des droits d'émission disponible (*cap*), à savoir l'augmentation à 2.2 % pour les exploitants d'installations et la création d'un *cap* pour l'aviation.

Engagement de réduction et taxe CO₂ sur les combustibles

Il nous apparaît indispensable que les engagements de réduction et la taxe CO₂ soient maintenus car l'économie a besoin de stabilité et de vision à long terme ; nous saluons donc la proposition de prolongement des engagements déjà pris de même que la poursuite linéaire des objectifs. Quant à la mise en place d'un système de gestion électronique, elle nous semble pertinente.

Obligation de compenser s'appliquant aux importateurs de carburants

Nous jugeons la poursuite de l'obligation de compenser comme étant indispensable ; quant à l'élévation à 12 % du taux de compensation en 2021 (contre 10 % en 2020), elle nous apparaît comme souhaitable.

Prescription concernant les émissions de CO₂ des véhicules neufs

Pour ce qui est du maintien des prescriptions avec des limites harmonisées avec l'Union européenne, c'est là également une mesure que nous jugeons indispensable.

Conséquences en matière de finances

Nous saluons de manière générale la révision proposée, car elle permet notamment le maintien de la source de financement du Programme bâtiments, programme qui connaît un succès croissant depuis 2017 dans notre canton et permet de soutenir également un secteur économique passablement impacté par la pandémie qui sévit actuellement.

Quant à la possible augmentation de la taxe CO₂, celle-ci entraînerait une augmentation des montants disponibles à futur pour le Programme bâtiments, événement tout à fait souhaitable afin de poursuivre sereinement l'assainissement énergétique du parc immobilier autant national que fribourgeois.

Nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Anne-Claude Demierre, Présidente

Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

Communication :

- a) à la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions, pour elle et le Service de l'environnement ;
- b) à la Direction de l'économie et de l'emploi, pour elle et le Service de l'énergie ;
- c) à la Direction des institutions, de l'agriculture et des forêts ;
- d) à la Chancellerie d'Etat.

Danielle Gagnaux-Morel
Chancelière d'Etat

Extrait de procès-verbal non signé, l'acte signé peut être consulté à la Chancellerie d'Etat



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

An das Eidgenössische Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikati-
on UVEK

Per Mail an raphael.bucher@bafu.admin.ch

Basel, 12. August 2020

Regierungsratsbeschluss vom 11. August 2020

Vernehmlassung zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 4. Mai 2020 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und nehmen wie folgt Stellung.

Kompensationspflicht für Importeure fossiler Treibstoffe

Art. 89 Abs. 1 Bst. e

Antrag: «Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:
e. für das Jahr 2021: ~~12~~ 15 Prozent.»

Begründung:

Wir begrüßen die Erhöhung des Kompensationssatzes für Treibstoffimporteure von 10 Prozent im Jahr 2020 auf 12 Prozent im Jahr 2021. Damit wird sichergestellt, dass der Verkehr einen angemessenen Beitrag zur Verminderung der Treibhausgasemissionen leistet.

Statt der vorgeschlagenen 12% soll der Kompensationssatz auf 15% erhöht werden, um die bestehende Ziellücke im Verkehrsbereich zu schliessen. Diese Lösung ist auch kongruent mit der Anpassung im geplanten CO₂-Gesetz. Der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rappen pro Liter gemäss Art 26. Abs. 3 des bestehenden CO₂-Gesetzes würde mit dieser Anpassung nicht erreicht.

Art. 90: Zulässige Kompensationsmassnahmen

Antrag: Hier ist eine Regelung einzufügen, wie selbst durchgeführte Projekte nachweisen können, dass sie das Kriterium der «Zusätzlichkeit» erfüllen.

Begründung:

Mit Art. 90 Abs. 1 wird die Möglichkeit für kompensationspflichtige Personen aufgehoben, ihrer Pflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen. Dies wird damit begründet, dass die «Zusätzlichkeit» nach 2020 nicht mehr gegeben sei. Gemäss Erläuterungsbericht sind von dieser Anpassung Kompensationsprojekte betroffen, die rund 150'000 Tonnen CO₂ einsparen. Einige dieser Projekte werden aufgrund der fehlenden Einnahmen aus den Kompensationszahlungen voraussichtlich nicht mehr weitergeführt werden können. Um sinnvolle Kompensationsprojekte nicht unnötig auslaufen zu lassen, ist für diese Projekte die Möglichkeit vorzusehen, einen Nachweis über die «Zusätzlichkeit» erbringen zu können, falls sie wesentliche Anforderungen erfüllen.

CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, um die CO₂-Emissionen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich dabei nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell in Form von eingesparten Treibstoffkosten. Eine Senkung der CO₂-Ziele für die Neuwagenflotten steigert zudem die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.

Die jetzige Ausgestaltung der CO₂-Verordnung erlaubt indes zahlreiche Ausnahmen und bietet Umgehungsmöglichkeiten. Ohne die verschiedenen Mechanismen zur Berechnung der Flottenemissionen, würden die Klimaziele im Verkehrsbereich noch deutlicher verfehlt werden. Wir stellen dazu folgende vier Anträge:

Art. 17b Abs. 2 Bst. a und b

Antrag: Die Zielwerte sind hinsichtlich der Umrechnungsfaktoren zu überprüfen.

Art. 27 Abs. 2

Antrag: Die Berücksichtigung nur eines Teils der Neuwagenflotte mit den tiefsten CO₂-Emissionen (Phasing-In) ist frühzeitig zu beenden: 2022 sind analog den Regelungen der EU 100 Prozent der Flotte einzubeziehen (bisher 95 Prozent).

Art. 27 Abs. 3

Antrag: Die stärkere Berücksichtigung der Fahrzeuge mit weniger als 50 Gramm CO₂ pro Kilometer ist zu reduzieren im Referenzjahr 2021 auf 1,5 (bisher 1,67) und im Referenzjahr 2022 auf 1 (bisher 1,33).

Art. 26 Abs. 2

Antrag: Die Multiplikationsfaktoren zur stärkeren Berücksichtigung von Ökoinnovationen sind zu streichen.

Begründung:

Seit September 2017 werden die CO₂-Emissionen von neuen Fahrzeugmodellen in der EU nach dem neuen Messverfahren «Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure» (WLTP) gemessen. Seit September 2018 müssen bis auf wenige Ausnahmen alle erstmals zugelassenen Personenwagen nach WLTP genehmigt sein, seit September 2019 ebenfalls alle neuen Lieferwagen und leichten Sattelschlepper.

Die nach dem WLTP-Verfahren gemessenen CO₂-Emissionen liegen näher am realen Treibstoffverbrauch und fallen rund 25 Prozent höher aus als die nach der bisherigen Methodik des «Neuen Europäischen Fahrzyklus» (NEFZ) ermittelten Werte. Da die Zielwerte für 2021 noch auf der NEFZ-Datenbasis definiert wurden, wären sie mit dem nun eingeführten WLTP-Verfahren schwerer zu erreichen. Um diese scheinbar «kalte» Verschärfung zu verhindern, dürfen die NEFZ-Zielwerte für die Jahre 2021 bis 2024 auf äquivalente WLTP-Zielwerte umgerechnet werden.

Die WLTP-basierten Zielwerte betragen damit gemäss Art. 17b Abs. 2 rev. CO₂-Verordnung 118 Gramm CO₂ pro Kilometer für Personenwagen und 186 Gramm CO₂ pro Kilometer für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper. Diese Umrechnung in Anlehnung an die europäischen Regelungen kann als Entgegenkommen an die Automobilindustrie angesehen werden.

In den letzten Jahren wurde bekannt, dass die CO₂-Emissionen gemäss den Angaben der Fahrzeughersteller von den real gemessenen Werten zunehmend abwichen (zuletzt in der Grössenordnung von rund 40 Prozent). Die Umrechnung der Zielwerte ermöglicht es den Automobilimporteuren, die Flottengrenzwerte auf dem Papier einfacher zu erreichen. Da die von der Automobilindustrie durchgeführten Optimierungen im Typenprüfverfahren sehr umstritten sind und für die Erfüllung der Klimaziele die Realemissionen relevant sind, muss dieses Entgegenkommen begrenzt werden. Insbesondere kritisieren wir, dass die Umrechnung als zusätzliche Erleichterung eingeführt wird und sämtliche bereits bestehenden Erleichterungen trotzdem weitergeführt werden. Die Umrechnung zwischen den Messverfahren wurde von der EU übernommen.

Gemäss der geltenden Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV) entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen jedoch einem WLTP-Zielwert von 115 Gramm pro Kilometer. In der revidierten CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 Gramm pro Kilometer erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften abgeschwächt wird.

Art. 17 Abs. 2

Antrag:

Es ist ein Vollzugscontrolling zu etablieren, um zu prüfen, dass die Praxis der vermehrten Neuzulassungen von Fahrzeugen vor Jahresende mit der Ergänzung von Art. 17 Abs. 2 auch tatsächlich unterbunden wurde.

Begründung:

Die gängigen Praktiken, wie etwa vermehrte Neuzulassungen von Fahrzeugen vor Jahresende, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten, sollen nicht mehr toleriert werden. Um die CO₂-Flottenziele einfacher zu erfüllen, werden bisher E-Fahrzeuge, die mit null Gramm CO₂ in die Berechnung einfließen, importiert und in Verkehr gesetzt. Allerdings blieben diese Fahrzeuge danach nicht in der Schweiz, sondern wurden wieder exportiert. Damit leisteten sie auch keinen Beitrag zur Emissionsverminderung.

Aufgrund dieser Vorgänge wird das Kriterium der erstmaligen Inverkehrsetzung in Art. 17 Abs. 2 dahingehend präzisiert, dass nur Fahrzeuge an die jeweilige CO₂-Flottenbilanz der Personenwagen bzw. Lieferwagen und leichten Sattelschlepper angerechnet werden können, die in der Schweiz nicht nur formell zum Verkehr zugelassen werden, sondern letztlich tatsächlich durch einen Endkunden und entsprechend ihrer erstmaligen Zulassung genutzt werden. Die Wirkung dieses neuen Kriteriums sollte mittels einem Vollzugscontrolling geprüft werden.

Anhang 4a

Antrag: Es sind stärkere Anreize für leichtere Fahrzeuge zu schaffen. Denkbar sind z.B. Anpassungen bei der Berechnung der individuellen Zielvorgabe.

Begründung:

Die Berechnung im Anhang 4a rev. CO₂-Verordnung enthält bei der individuellen Zielvorgabe durch den Einbezug des Fahrzeuggewichts der Flotten keine ausreichenden Anreize zur Umstellung auf leichtere Fahrzeuge. Dies wäre aber wichtig, um den Trend zu schwereren Fahrzeugen abzuschwächen und damit die Emissionen zu stabilisieren bzw. zu vermindern.

Anhang 5 Ziff. 3

Antrag:

Es sind Sanktionsbeträge für 2021 festzulegen.

Begründung:

In Anhang 5 Ziff. 3 sind die Sanktionsbeträge für die Referenzjahre 2019 und 2020 enthalten. Für das Referenzjahr 2021 ist jedoch in den Vernehmlassungsunterlagen kein Wert vorgesehen.

CO₂-Abgabe auf fossile Brennstoffe

Gemäss Art. 29 Abs. 2 CO₂-Gesetz beträgt der maximale CO₂-Abgabesatz 120 Franken pro Tonne CO₂. Die Abgabe wurde letztmals per 1. Januar 2018 erhöht und liegt heute bei 96 Franken pro Tonne CO₂. Die geltende Verordnung sieht vor, dass die Abgabe auf 120 Franken je Tonne CO₂ erhöht werden kann (Art. 94 Abs. 1 Bst. c Ziff. 2 CO₂-Verordnung).

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1^{bis} explizit dahingehend angepasst, dass im Jahr 2021 die Emissionen um weitere 1.5 Prozent sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5 Prozent von 1990 bis 2021 erreicht werden soll.

Der nächste Erhöhungsschritt soll nicht erst auf 1. Januar 2022 erfolgen, sondern bereits auf 1. Januar 2021, falls der Schwellenwert erreicht wird. Für eine Erhöhung per 1. Januar 2022 hätte der Schwellenwert im 2020 von 67 Prozent des Brennstoffwertes von 1990 gegolten. Entsprechend soll für den Erhöhungsschritt per 1. Januar 2021 der Schwellenwert von 68.5 Prozent des Brennstoffes von 1990 gelten.

Art. 94 Abs. 1 Bst. d

Antrag: «d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als 68.5 Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.»

Begründung:

Diese Anpassung führt den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Übertragung von Emissionsrechten

Antrag: Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte sollen nicht in die Periode ab 2021 übertragen werden können.

Begründung:

Es ist mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten für 2020 aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate ins kommende Jahr 2021 würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

CORE-System für den Vollzug von klimapolitischen Instrumenten

Es wäre wünschenswert, wenn auch die im Vollzug von CO₂-Gesetz und Verordnung tätigen kantonalen Fachstellen Zugang zu den Daten ihres Kantons im CORE hätten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Für Rückfragen steht Ihnen gerne das Amt für Umwelt und Energie Basel-Stadt, Dominik Keller, dominik.keller@bs.ch, Tel. 061 639 23 20, zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

E-Mail an: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Liestal, 18. August 2020
BUD/LHA/CT/MKo/45416

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung); Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen, zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen Stellung zu nehmen. Wir danken für diese Gelegenheit.

Emissionshandel

Der Emissionshandel ist ein marktwirtschaftliches Instrument der Klimapolitik, das den Teilnehmern ermöglicht, Treibhausgasemissionen dort zu reduzieren, wo dies am kostengünstigsten ist. Wir begrüssen es sehr, dass seit dem 1. Januar 2020 auch die Luftfahrt, analog zu den Regelungen des Emissionshandelssystems (EHS) der EU, in das Schweizer EHS integriert ist.

Antrag:

Mit der neu in Art. 46b Abs. 1 rev. CO₂-Verordnung vorgeschlagenen Regelung wird die Schwelle, welche Anpassungen bei der Zuteilung auslöst, einerseits erhöht, andererseits werden die Anwendungskriterien erweitert. Im Erläuterungsbericht ist nicht dargelegt, welche Auswirkungen daraus auf den Emissionshandel und die Preisentwicklung der Zertifikate erwartet werden. Es wird deshalb beantragt, eine Überprüfung der Auswirkungen nach einem Jahr vorzusehen. Sollten sich aus der Anpassung dieser Regelungen nachteilige Entwicklungen ergeben, sind diese mit einer Anpassung der Verordnungsbestimmungen zu berichtigen.

Begründung:

Die maximale Menge an Emissionsrechten, die für Betreiber von Anlagen zur Verfügung steht, wurde in der Vergangenheit jeweils um 1,74 Prozent pro Jahr gekürzt. Ab 2021 wird die Menge der Emissionsrechte neu um 2,2 Prozent pro Jahr vermindert. Auch die maximale Menge an Emissionsrechten für Luftfahrzeugbetreiber wird ab 2021 um jährlich 2,2 Prozent gekürzt. Wir begrüssen dieses Vorgehen im Grundsatz, sorgt es doch dafür, dass die Teilnehmenden am EHS Anreize zur Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen haben. Wir begrüssen weiterhin, dass neu die Menge

der kostenlos zugeteilten Emissionsrechte an die Anlagenbetreiber jährlich aufgrund der Aktivitätsrate angepasst werden kann. Die Anpassung wird gemäss Art. 46b Abs. 1 rev. CO₂-Verordnung vorgenommen, wenn die Abweichung mehr als 15 Prozent beträgt. Bisher wurde die Zuteilung der kostenlosen Emissionsrechte angepasst, wenn der Anlagenbetreiber den Betrieb ganz oder teilweise einstellte oder wenn eine physische Änderung an einer Anlage die installierte Kapazität um mindestens 10 Prozent erhöht oder verringert. Das heisst, es ist nun eine Veränderung der Aktivitätsrate im Allgemeinen erforderlich, nicht mehr nur eine Erweiterung oder Verringerung der Kapazität. Welche Auswirkungen dies auf den Emissionshandel und die Preisentwicklung auf die Zertifikate hat, ist jedoch nicht absehbar.

CO₂-Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung

Die vorgesehenen Änderungen dienen in erster Linie dazu, Anlagebetreiber mit einer bestehenden Verminderungsverpflichtung die Möglichkeit zu geben, diese ohne grossen administrativen Aufwand bis Ende 2021 zu verlängern. Somit ist sichergestellt, dass die Betreiber auch bei einem verzögerten Inkrafttreten der totalrevidierten CO₂-Gesetzgebung die Rückerstattung erhalten. Mit den vorgesehenen Änderungen sind wir im Grundsatz einverstanden. Zu Art. 75 haben wir nachfolgenden Antrag.

Antrag:

Art. 75 rev. CO₂-Verordnung ist zu streichen.

Begründung:

Gemäss Art. 75 rev. CO₂-Verordnung können Anlagebetreiber, die bereits vor 2013 einer Verminderungsverpflichtung unterlagen, Emissionsminderungszertifikate im Umfang von 4,5 Prozent der effektiven Emissionen anrechnen lassen. Im Emissionshandelssystem hingegen sind Emissionsminderungszertifikate nicht mehr zugelassen. Konsequenterweise sind die Regelungen bei der Verminderungsverpflichtung gleich auszugestalten.

Kompensation Importeure Treibstoff

Antrag:

Der Kompensationssatz ist auf 15 Prozent zu erhöhen. Art. 89 Abs. 1 Bst. e rev. CO₂-Verordnung ist wie folgt anzupassen:

¹ *Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:
e. für das Jahr 2021: 15 Prozent.*

Begründung:

Wir begrüssen die Erhöhung des Kompensationssatzes für Treibstoffimporteure von 10 Prozent im Jahr 2020 auf 12 Prozent im Jahr 2021 (Art. 89 Abs. 1 Bst. e rev. CO₂-Verordnung). Damit wird sichergestellt, dass der Verkehr einen angemessenen Beitrag zur Verminderung der Treibhausgasemissionen leistet.

Statt der vorgeschlagenen 12 Prozent soll aber direkt auf 15 Prozent erhöht werden, um die bereits bestehende Ziellücke im Verkehrsbereich zu schliessen. Diese Lösung ist auch kongruent mit der geplanten Anpassung im geplanten CO₂-Gesetz. Den maximalen Kompensationsaufschlag

von 5 Rappen pro Liter gemäss Art 26. Abs. 3 des bestehenden CO₂-Gesetzes würde mit dieser Anpassung nicht erreicht bzw. tangiert werden.

Antrag:

In Art. 90 rev. CO₂-Verordnung ist eine Regelung einzufügen, wie selbst durchgeführte Projekte nachweisen können, dass sie das Kriterium der «Zusätzlichkeit» erfüllen.

Begründung:

Mit Art. 90 Abs. 1 rev. CO₂-Verordnung wird die Möglichkeit für kompensationspflichtige Personen aufgehoben, ihrer Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen. Dies wird damit begründet, dass die «Zusätzlichkeit» nach 2020 nicht mehr gegeben sei. Gemäss Erläuterungsbericht sind von dieser Anpassung Kompensationsprojekte betroffen, die rund 150'000 Tonnen CO₂ einsparen. Einige dieser Projekte werden aufgrund der fehlenden Einnahmen aus den Kompensationszahlungen voraussichtlich nicht mehr weitergeführt werden können. Um sinnvolle Kompensationsprojekte nicht unnötig auslaufen zu lassen, ist für diese Projekte die Möglichkeit vorzusehen, einen Nachweis über die «Zusätzlichkeit» erbringen zu können, falls sie wesentliche Anforderungen erfüllen.

CO₂-Abgabe

Antrag:

In Art. 94 Abs. 1 Bst. d rev. CO₂-Verordnung ist das Jahr 2022 durch 2021 zu ersetzen.

Begründung:

Die CO₂-Abgabe auf Brennstoffen wurde bisher alle zwei Jahre aufgrund der Emissionsentwicklung angepasst. Die letzte Erhöhung wurde 2018 auf 96 Franken pro Tonne CO₂ vorgenommen. Diesem Vorgehen folgend hätte der nächste Erhöhungsschritt bereits 2020 stattfinden müssen. Die Schweiz befindet sich bezüglich der Einhaltung des Reduktionsziels für 2020 von minus 20 Prozent gegenüber 1990 nicht auf Kurs. Auch beim Sektorziel für Gebäude von minus 40 Prozent gegenüber 1990 ist absehbar, dass es nicht erreicht werden wird. Es ist daher angezeigt, den nächsten Erhöhungsschritt der CO₂-Abgabe auf 120 Franken pro Tonne CO₂ nicht erst wie in Art. 94 rev. CO₂-Verordnung vorgeschlagen 2022, sondern bereits 2021 vorzusehen, falls sich die Emissionen nicht entsprechend reduzieren.

CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, um die CO₂-Emissionen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich dabei nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Treibstoffkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert zudem die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich. Die jetzige Ausgestaltung der CO₂-Verordnung erlaubt zu viele Ausnahmen und bietet einige Schlupflöcher für die Autoimporteure. Die verschiedenen Mechanismen bei der Berechnung der Flottenemissionen kumulieren sich und führen dazu, dass die Klimaziele im Verkehrsbereich nicht annähernd erreicht werden.

Anträge:

1. Die Zielwerte gemäss Art. 17b Abs. 2 Bst. a und b rev. CO₂-Verordnung sind hinsichtlich der Umrechnungsfaktoren zu überprüfen.
2. Die Berücksichtigung nur eines Teils der Neuwagenflotte mit den tiefsten CO₂-Emissionen (Phasing-In) gemäss Art. 27 Abs. 2 rev. CO₂-Verordnung ist frühzeitig zu beenden: 2022 sind analog den Regelungen der EU 100 Prozent der Flotte einzubeziehen (bisher 95 Prozent).
3. Die stärkere Berücksichtigung der Fahrzeuge mit weniger als 50 Gramm CO₂ pro Kilometer gemäss Art. 27 Abs. 3 rev. CO₂-Verordnung ist zu reduzieren. Im Referenzjahr 2021 auf 1,5 (bisher 1,67) und im Referenzjahr 2022 auf 1 (bisher 1,33).
4. Die Multiplikationsfaktoren zur stärkeren Berücksichtigung von Ökoinnovationen gemäss Art. 26 Abs. 2 rev. CO₂-Verordnung sind zu streichen.

Begründung:

Seit September 2017 werden die CO₂-Emissionen von neuen Fahrzeugmodellen in der EU nach dem neuen Messverfahren «Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure» (WLTP) gemessen. Seit September 2018 müssen bis auf wenige Ausnahmen alle erstmals zugelassenen Personenwagen nach WLTP genehmigt sein, seit September 2019 ebenfalls alle neuen Lieferwagen und leichte Sattelschlepper. Die nach dem WLTP-Verfahren gemessenen CO₂-Emissionen liegen näher am realen Treibstoffverbrauch und fallen rund 25 Prozent höher aus als die nach dem alten «Neuen Europäischen Fahrzyklus» (NEFZ) ermittelten Emissionswerte. Da die Zielwerte für 2021 noch auf der NEFZ-Datenbasis definiert wurden, wären sie mit dem nun eingeführten WLTP-Verfahren schwerer zu erreichen. Um diese scheinbar «kalte» Verschärfung zu verhindern, dürfen die NEFZ-Zielwerte für die Jahre 2021 bis 2024 auf äquivalente WLTP-Zielwerte umgerechnet werden. Die WLTP-basierten Zielwerte betragen damit gemäss Art. 17b Abs. 2 rev. CO₂-Verordnung 118 Gramm CO₂ pro Kilometer für Personenwagen und 186 Gramm CO₂ pro Kilometer für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper. Diese Umrechnung in Anlehnung an die europäischen Regelungen kann als Entgegenkommen an die Automobilindustrie angesehen werden. In den letzten Jahren wurde bekannt, dass die CO₂-Emissionen gemäss den Angaben der Fahrzeughersteller von den real gemessenen Werten zunehmend abwichen (zuletzt in der Grössenordnung von rund 40 Prozent). Die Umrechnung der Zielwerte ermöglicht es den Automobilimporteuren, die Flottengrenzwerte auf dem Papier einfacher zu erreichen. Da die von der Automobilindustrie durchgeführten Optimierungen im Typenprüfverfahren sehr umstritten sind und für die Erfüllung der Klimaziele die Realemissionen relevant sind, muss dieses Entgegenkommen an die Fahrzeugindustrie begrenzt werden. Insbesondere ist zu kritisieren, dass die Umrechnung als zusätzliche Erleichterung eingeführt wird und sämtliche bereits bestehenden Erleichterungen trotzdem weitergeführt werden. Die Umrechnung zwischen den Messverfahren wurde von der EU übernommen. Gemäss der geltenden Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV) entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen jedoch einem WLTP-Zielwert von 115 Gramm pro Kilometer. In der rev. CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 Gramm pro Kilometer erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1,21 auf 1,24. Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird.

Antrag:

Es ist ein Vollzugscontrolling zu etablieren, um zu prüfen, dass die Praxis der vermehrten Neuzulassungen von Fahrzeugen vor Jahresende mit der Ergänzung von Art. 17 Abs. 2 in Realität auch tatsächlich unterbunden wurde.

Begründung:

Die gängigen Praktiken wie etwa vermehrte Neuzulassungen von Fahrzeugen vor Jahresende, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten, werden nicht mehr toleriert. Um die CO₂-Flottenziele einfacher zu erfüllen, wurden E-Fahrzeuge, die mit null Gramm CO₂ in die Berechnung einfließen, importiert und in Verkehr gesetzt. Allerdings blieben diese Fahrzeuge danach nicht in der Schweiz, sondern wurden wieder exportiert. Damit leisteten sie auch keinen Beitrag zur Emissionsverminderung.

Aufgrund dieser Vorgänge wird das Kriterium der erstmaligen Inverkehrsetzung in Art. 17 Abs. 2 rev. CO₂-Verordnung dahingehend präzisiert, dass nur Fahrzeuge an die jeweilige CO₂-Flottenbilanz der Personenwagen bzw. Lieferwagen und leichten Sattelschlepper angerechnet werden können, die in der Schweiz nicht nur formell zum Verkehr zugelassen werden, sondern letztlich tatsächlich durch einen Endkunden und entsprechend ihrer erstmaligen Zulassung genutzt werden. Die Wirkung dieses neuen Kriteriums sollte mittels einem Vollzugscontrolling geprüft werden.

Antrag:

Im Anhang 4a rev. CO₂-Verordnung sind stärkere Anreize für leichtere Fahrzeuge zu schaffen. Denkbar sind z.B. Anpassungen bei der Berechnung der individuellen Zielvorgabe.

Begründung:

Die Berechnung im Anhang 4a rev. CO₂-Verordnung enthält bei der individuellen Zielvorgabe durch den Einbezug des Fahrzeuggewichts der Flotten keine ausreichenden Anreize zur Umstellung auf leichtere Fahrzeugen. Dies wäre aber wichtig, um den Trend zu schwereren Fahrzeugen abzuschwächen und damit die Emissionen zu stabilisieren resp. zu vermindern.

Antrag:

Im Anhang 5 der rev. CO₂-Verordnung sind unter Ziff. 3 Sanktionsbeträge für 2021 festzulegen.

Begründung:

Im Anhang 5 CO₂-Verordnung sind unter Ziff. 3 die Sanktionsbeträge für die Referenzjahre 2019 und 2020 enthalten. Für das Referenzjahr 2021 ist jedoch in den Vernehmlassungsunterlagen kein Wert vorgesehen.

Wir danken Ihnen für die angemessene Berücksichtigung unserer Anträge.

CORE-System für den Vollzug von klimapolitischen Instrumenten

Es wäre wünschenswert, wenn auch die im Vollzug von CO₂-Gesetz und Verordnung tätigen kantonalen Fachstellen Zugang zu den Daten ihres Kantons im CORE hätten.

Hochachtungsvoll


Dr. Anton Lauber
Regierungspräsident



Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

Telefon 052 632 74 61
Fax 052 632 77 51
sekretariat.di@ktsh.ch

Departement des Innern

Bundesamt für Umwelt BAFU
Herr Raphael Bucher
3003 Bern

per E-Mail an:
raphael.bucher@bafu.admin.ch

Schaffhausen, 25. August 2020

Vernehmlassungsverfahren betreffend Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung; SR 641.711); Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bucher
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 4. Mai 2020 hat die Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga, die Kantone zu einer Vernehmlassung in oben erwähnter Angelegenheit eingeladen. Ihre Einladung wurde zuständigkeitshalber an das Departement des Innern weitergeleitet. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und lassen uns wie folgt vernehmen:

Wir begrüssen die Weiterführung der bestehenden klimapolitischen Instrumente bis zur Inkraftsetzung des totalrevidierten Bundesgesetzes über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz, SR 641.71). Damit kann eine Regulierungslücke verhindert werden. Im Einzelnen haben wir folgende Bemerkungen anzubringen:

Art. 2 lit. a^{bis} CO₂-Verordnung

Wir befürworten ausdrücklich, dass das zulässige Gesamtgewicht für Lieferwagen mit emissionsfreier Antriebstechnik erhöht werden soll, sofern das Mehrgewicht auf die Antriebstechnologie zurückzuführen ist. Das zusätzliche Gewicht, welches durch die emissionsfreie Technologie entsteht, ging bisher zu Lasten der maximal möglichen Zuladung. Bei gleichbleibender Zuladung – wie bei einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor – müsste das Fahrzeug in einer anderen Kategorie zugelassen werden und wäre LSVA-pflichtig und somit nicht mehr konkurrenzfähig.

Mit der vorgeschlagenen Ergänzung werden Lieferwagen mit emissionsfreien Antrieben den Fahrzeugen mit fossilen Antrieben gleichgestellt.

CORE-System

Die Einführung einer Datenbank für den Vollzug von klimapolitischen Instrumenten begrüssen wir. In diesem Zusammenhang regen wir an, dass eine Schnittstelle für den Bezug der Daten durch die Kantone vorgesehen wird. Der Bund verpflichtet die Kantone zu einer CO₂-Berichterstattung. Mit dem geplanten CORE-System liegt in Zukunft eine gute Datengrundlage für diese Statistik vor. Es ist jedoch wenig sinnvoll, wenn die Kantone die gleichen Daten gesondert erheben. Aus diesem Grund soll den Kantonen ein Zugang eingerichtet und der Zugriff auf die entsprechenden Daten gewährt werden.

Schliesslich möchten wir anmerken, dass im Zuge der Corona-Krise Stimmen aus der Automobilbranche laut wurden, die für das Jahr 2020 und teilweise sogar für das Jahr 2021 den Verzicht auf die CO₂-Emissionsvorschriften für Neuwagen forderten. Dies lehnen wir ab. Ein Verzicht auf die Anforderungen würde zu Anreizen für den Kauf von Fahrzeugen mit hohen Emissionen führen, welche dann während vieler Jahre in Betrieb wären und das Klima über einen langen Zeitraum belasten würden. Gerade in wirtschaftlich herausfordernden Zeiten ist es wichtig, dass Anschaffungen möglichst nachhaltig sind. Dasselbe gilt für alle Instrumente zur CO₂-Verminderung, sollten entsprechende Forderungen erfolgen.

Für die Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen.

Freundliche Grüsse
Der Departementssekretär



Christoph Aeschbacher



Regierungsrat, 9102 Herisau

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern

Dr. iur. Roger Nobs
Ratschreiber
Tel. +41 71 353 63 51
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 20. August 2020

Eidg. Vernehmlassung; Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 4. Mai 2020 unterbreitet das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation den Kantonen eine Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung; SR 734.71) zur Stellungnahme.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Der Regierungsrat begrüsst die vorgeschlagene Teilrevision der CO₂-Verordnung im Grundsatz. Er erachtet jedoch vereinzelte Anpassungen am Vorentwurf als notwendig.

1. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Der Regierungsrat befürwortet die geplante Erhöhung des Kompensationssatzes für Treibstoffimporteure. Damit kann sichergestellt werden, dass der Verkehr einen angemessenen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen leistet.

2. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Der Regierungsrat begrüsst die Anpassung der Zielwerte an das neue Messsystem. Allerdings kritisiert er, dass parallel dazu sämtliche bestehenden Erleichterungen weitergeführt werden sollen (Ökoinnovationen, Supercredits etc.). Auch stellt die geplante Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts für emissionsfreie Lieferwagen die Strassenverkehrsämter betreffend Bemessungsgrundlage und Fahrzeugkategorisierung vor erhebliche Herausforderungen. Eine fristgerechte Umstellung ist fraglich. Der Regierungsrat beantragt deshalb folgende Änderungen:



- Art. 27 Abs. 2: Die Berücksichtigung nur desjenigen Teils der Neuwagenflotte mit den tiefsten CO₂-Emissionen (Phasing-In) ist frühzeitig zu beenden. Ab 2022 sind analog zu den Regelungen der EU 100 % der Flotte einzubeziehen (bisher: 95 %).
- Art. 27 Abs. 3: Die stärkere Berücksichtigung der Fahrzeuge mit weniger als 50 g CO₂/km ist zu reduzieren, im Referenzjahr 2021 auf 1,5 (bisher 1,67) und im Referenzjahr 2022 auf 1 (bisher 1,33).
- Art. 26 Abs. 2: Die Multiplikationsfaktoren zur stärkeren Berücksichtigung von Ökoinnovationen sind zu streichen.
- Art. 2 lit. a^{bis}: Der Inkraftsetzungstermin für Lieferwagen ist auf 2022 zu verschieben.

3. CO₂-Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung

Der Regierungsrat befürwortet die Verlängerung der Zielvereinbarungen zwischen Unternehmen und dem Bund zur CO₂-Emissionsverminderung bis 2021. Damit wird ein zentrales Klimaschutzinstrument um ein weiteres Jahr verlängert und die Rückerstattung der CO₂-Abgabe für das Übergangsjahr 2021 sichergestellt. Der Regierungsrat kritisiert hingegen die vorgesehene Anrechenbarkeit von Emissionsminderungszertifikaten für Unternehmen mit Verminderungsverpflichtung. Im Sinne einer Gleichbehandlung sollten Emissionsminderungszertifikate analog zum Emissionshandelssystem nicht mehr zugelassen werden. Der Regierungsrat beantragt deshalb die Streichung der vorgeschlagenen Änderung von Art. 75.

4. Emissionshandel

Der Regierungsrat begrüsst die geplanten Anpassungen. Damit werden bei den grössten Schweizer Treibhausgasemittenten die Anreize zur Reduktion der Treibhausgasemissionen verstärkt.

5. CO₂-Abgabe

Der Regierungsrat befürwortet die geplante Erhöhung der CO₂-Abgabe von 96 auf 120 Franken pro Tonne CO₂. Da sich die Schweiz weder beim gesamten Reduktionsziel für CO₂-Emissionen noch beim Sektorziel für Gebäude auf Zielkurs befindet, ist eine frühzeitige Erhöhung der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe angezeigt. Der Regierungsrat beantragt deshalb für Art. 94 Abs. 1 lit. d eine vorgezogene Erhöhung der CO₂-Abgabe auf den 1. Januar 2021 anstatt auf den 1. Januar 2022.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Roger Nobs, Ratschreiber



Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Geht per E-Mail an:
raphael.bucher@bafu.admin.ch

Appenzell, 19. August 2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 4. Mai 2020 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie begrüsst die Vorlage grundsätzlich. Sie wünscht aber noch folgende Anpassungen:

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Die Standeskommission begrüsst die Anpassung der Zielwerte an das neue Messsystem. Als kritisch betrachtet die Standeskommission, dass parallel dazu sämtliche bestehenden Erleichterungen weitergeführt werden sollen (Ökoinnovationen, Supercredits etc.). Sodann stellt die geplante Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts für emissionsfreie Lieferwagen die Strassenverkehrsämter betreffend Bemessungsgrundlage und Fahrzeugkategorisierung vor erhebliche Herausforderungen. Eine fristgerechte Umstellung ist zumindest fraglich.

Anträge

- Die Berücksichtigung nur jenes Teils der Neuwagenflotte mit den tiefsten CO₂-Emissionen (Phasing-In) ist frühzeitig zu beenden (Art. 27 Abs. 2 CO₂V). Ab 2022 sind analog zu den Regelungen der EU 100% der Flotte einzubeziehen (bisher 95%).
- Die stärkere Berücksichtigung der Fahrzeuge mit weniger als 50 g CO₂/km ist zu reduzieren (Art. 27 Abs. 3 CO₂V). Im Referenzjahr 2021 auf 1.5 (bisher 1.67) und im Referenzjahr 2022 auf 1 (bisher 1.33).
- Die Multiplikationsfaktoren zur stärkeren Berücksichtigung von Ökoinnovationen sind zu streichen (Art. 26 Abs. 2 rev. CO₂V).
- Der Inkraftsetzungstermin für Lieferwagen ist auf 2022 zu verschieben (Art. 2 lit. a^{bis} rev. CO₂V).

CO₂-Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung

Die Ständekommission begrüsst die Verlängerung der Zielvereinbarungen zwischen Unternehmen und dem Bund zur CO₂-Emissionsverminderung bis 2021. Kritisch beurteilt wird allerdings die vorgesehene Anrechenbarkeit von Emissionsminderungszertifikaten für Unternehmen mit Verminderungsverpflichtung. Im Sinne einer Gleichbehandlung sollten Emissionsminderungszertifikate analog zum Emissionshandelssystem nicht mehr zugelassen werden.

Antrag

Art. 75 der vorliegenden Teilrevision der CO₂-Verordnung sei zu streichen.

2. CO₂-Abgabe

Die Ständekommission steht der Erhöhung von 20% kritisch gegenüber, da damit die Mieterinnen und Mieter zusätzlich belastet werden.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Ständekommission

Der Ratschreiber:


Markus Dörig

Zur Kenntnis an:

- Bau- und Umweltdepartement Appenzell I.Rh., Gaiserstrasse 8, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)



Regierungsrätin Susanne Hartmann
Departementsvorsteherin

Baudepartement, Lämmlisbrunnenstr. 54, 9001 St.Gallen

Nur per E-Mail

Bundesamt für Umwelt BAFU
Sektion Klimapolitik
3003 Bern

raphael.bucher@bafu.admin.ch

St.Gallen, 13. August 2020

**Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen
(CO₂-Verordnung); Stellungnahme des Kantons St.Gallen**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 4. Mai 2020 hat die Vorsteherin des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Vernehmlassung zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) eröffnet.

Ich danke für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussere mich zur Vorlage wie folgt:

Der Kanton St.Gallen begrüsst die geplanten Änderungen der CO₂-Verordnung. Mit Blick auf die Umsetzung stelle ich folgende zwei Anträge:

Antrag 1: Wir haben festgestellt, dass noch Klärungsbedarf namentlich zur Umsetzung von Art. 2a^{bis} besteht. So ist zu klären, wie die neu vorgesehenen Gewichte für Lieferwagen in den Fahrzeugregistern und Fahrzeugausweisen erfasst werden sollen. Im Kanton St.Gallen ist insbesondere das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt von den neuen Bestimmungen betroffen. Die beantragte Klärung soll jedoch mit der Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz (abgekürzt asa) erfolgen.

Antrag 2: Den Strassenverkehrsämtern ist für die Umsetzung der neuen Regelungen in den Fachapplikationen genügend Zeit einzuräumen. Der Vollzugsbeginn ist entsprechend und in Absprache mit der asa festzulegen.

Freundliche Grüsse

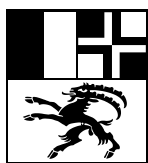
Die Vorsteherin:

Susanne Hartmann
Regierungsrätin



Kopie an:

- Sicherheits- und Justizdepartement, Generalsekretariat
- Amt für Wasser und Energie



Sitzung vom

18. August 2020

Mitgeteilt den

18. August 2020

Protokoll Nr.

672

Bundesamt für Umwelt (BAFU)

Per E-Mail an: raphael.bucher@bafu.admin.ch (PDF- und Word-Version)

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Sehr geehrte Damen und Herren

Für die uns eingeräumte Möglichkeit zur Stellungnahme in vorbezeichneter Angelegenheit danken wir Ihnen und nehmen hierzu wie folgt Stellung:

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

1.1 Angepasste CO₂-Flottenzielwerte

Die CO₂-Flottenzielwerte für Personenwagen sowie für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper werden mit einem Faktor in WLTP-basierte Zielwerte umgerechnet. Die WLTP-basierten Zielwerte betragen damit gemäss Art. 17b Abs. 2 rev. CO₂-Verordnung 118 Gramm CO₂/km für Personenwagen und 186 Gramm CO₂/km für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper. Diese Umrechnung in Anlehnung an die europäischen Regelungen kann als Entgegenkommen an die Automobilindustrie angesehen werden. In den letzten Jahren wurde bekannt, dass die CO₂-Emissionen gemäss den Angaben der Fahrzeughersteller von den real gemessenen Werten zunehmend abwichen (zuletzt in der Grössenordnung von rund 40 Prozent). Als Antwort darauf wird

im Typenprüfverfahren ein neuer Fahrzyklus eingeführt (Ersatz NEFZ durch WLTP), welcher die realen Fahrbedingungen und damit die tatsächlichen CO₂-Emissionen besser widerspiegelt. Da die Zielwerte für 2021 noch auf der NEFZ-Datenbasis definiert wurden, wären sie mit dem nun eingeführten WLTP-Verfahren schwerer zu erreichen. Die Umrechnung der Zielwerte ermöglicht es den Automobilimporteuren, die Flottengrenzwerte auf dem Papier einfacher zu erreichen. Da die von der Automobilindustrie durchgeführten Optimierungen im Typenprüfverfahren sehr umstritten sind und für die Erfüllung der Klimaziele die Realemissionen relevant sind, muss dieses Entgegenkommen an die Fahrzeugindustrie begrenzt werden. Insbesondere ist zu kritisieren, dass die Umrechnung als zusätzliche Erleichterung eingeführt wird und sämtliche bereits bestehenden Erleichterungen (Ökoinnovationen, Supercredits etc.) weitergeführt werden. Da die Umrechnung zwischen den Messverfahren gesetzlich festgelegt und von der EU übernommen wurde, müssen im Gegenzug die sonstigen Erleichterungen schneller als vorgesehen zurückgefahren werden.

Wir beantragen nachfolgende Änderungen und Ergänzungen:

- Die Berücksichtigung nur eines Teils der Neuwagenflotte mit den tiefsten CO₂-Emissionen (Phasing-In) gemäss Art. 27 Abs. 2 ist frühzeitig zu beenden: 2022 sind analog den Regelungen der EU 100 Prozent der Flotte einzubeziehen (bisher 95 Prozent).
- Die stärkere Berücksichtigung der Fahrzeuge mit weniger als 50 Gramm CO₂/km gemäss Art. 27 Abs. 3 ist zu reduzieren: im Referenzjahr 2021 auf 1,5 (bisher 1,67) und im Referenzjahr 2022 auf 1 (bisher 1,33).
- Die Multiplikationsfaktoren zur stärkeren Berücksichtigung von Ökoinnovationen gemäss Art. 26 Abs. 2 rev. CO₂-Verordnung sind zu streichen.

1.2 E-Fahrzeuge

Um die CO₂-Flottenziele einfacher zu erfüllen, wurden E-Fahrzeuge, die mit 0 Gramm CO₂ in die Berechnung einfliessen, importiert und in Verkehr gesetzt. Allerdings blieben diese Fahrzeuge danach nicht in der Schweiz, sondern wurden wieder exportiert. Damit leisteten sie auch keinen Beitrag zur Emissionsverminderung. Diese Praxis, die bereits in früheren Stellungnahmen (z. B. Stellungnahme Konferenz kantonaler Energiedirektoren vom 10. März 2017, S. 15) bemängelt wurde, wird nun mit einer

Ergänzung in Art. 17 rev. CO₂-Verordnung unterbunden. Dazu wird präzisiert, dass nur Fahrzeuge angerechnet werden, die nach der Zulassung eine entsprechende Verwendung in der Schweiz haben.

Wir beantragen, ein Vollzugscontrolling zu etablieren, um zu prüfen, ob Art. 17 rev. CO₂-Verordnung in der Praxis tatsächlich beachtet wird.

1.3 Fahrzeuggewicht

Es ist anzumerken, dass die Berechnung der individuellen Zielvorgabe durch den Einbezug des Fahrzeuggewichts der Flotten gemäss Anhang 4a keine ausreichenden Anreize zur Umstellung auf leichtere Fahrzeuge enthält. Dies wäre aber wichtig, um den Trend zu schwereren Fahrzeugen abzuschwächen und damit die Emissionen zu stabilisieren resp. zu vermindern.

Wir beantragen die Schaffung stärkerer Anreize für leichtere Fahrzeuge. Denkbar sind z. B. Anpassungen bei der Berechnung der individuellen Zielvorgabe.

1.4 Sanktionsbeträge

Im Anhang 5 CO₂-Verordnung sind unter Ziff. 3 die Sanktionsbeträge für die Referenzjahre 2019 und 2020 enthalten. Für das Referenzjahr 2021 ist jedoch in den Vernehmlassungsunterlagen kein Wert vorgesehen.

Wir beantragen, dass für das Jahr 2021 ein Sanktionsbetrag festgelegt wird.

Die Sanktionsbeträge bei Überschreiten der Emissionsziele sind an die Regelungen in der EU angelehnt und mit einem gemittelten Wechselkurs berechnet. Mit diesem Vorgehen werden Unterschiede in der Kaufkraft zwischen der EU und der Schweiz nicht abgebildet.

Wir beantragen, die Berechnung der Sanktionsbeträge gemäss Art. 29 und Anhang 5 bezüglich der Kaufkraft anzupassen.

2. Emissionshandel

2.1 Maximale Menge Emissionsrechte und jährliche Anpassung der kostenlosen Zuteilung

Die maximale Menge an Emissionsrechten, die für Betreiber von Anlagen zur Verfügung steht, wurde in der Vergangenheit jeweils um 1,74 Prozent pro Jahr gekürzt. Ab 2021 wird die Menge der Emissionsrechte neu um 2,2 Prozent pro Jahr vermindert. Auch die maximale Menge an Emissionsrechten für Luftfahrzeugbetreiber wird ab 2021 um jährlich 2,2 Prozent gekürzt. Wir begrüßen dieses Vorgehen im Grundsatz, sorgt es doch dafür, dass die Teilnehmenden am Emissionshandelssystem (EHS) Anreize zur Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen haben. Wir begrüßen weiterhin, dass neu die Menge der kostenlos zugeteilten Emissionsrechte an die Anlagenbetreiber jährlich aufgrund der Aktivitätsrate angepasst werden kann. Die Anpassung wird gemäss Art. 46b Abs. 1 vorgenommen, wenn die Abweichung mehr als 15 Prozent beträgt. Bisher wurde die Zuteilung der kostenlosen Emissionsrechte angepasst, wenn der Anlagenbetreiber den Betrieb ganz oder teilweise einstellte oder wenn eine physische Änderung an einer Anlage die installierte Kapazität um mindestens 10 Prozent erhöhte oder verringerte. Das heisst, mit der neu vorgeschlagenen Regelung wird die Schwelle, welche Anpassungen bei der Zuteilung auslöst, einerseits erhöht, andererseits werden die Anwendungskriterien erweitert: Es ist nun eine Veränderung der Aktivitätsrate im Allgemeinen erforderlich, nicht mehr nur eine physische Erweiterung oder Verringerung der Kapazität. Im Erläuterungsbericht ist nicht dargelegt, welche Auswirkungen daraus auf den Emissionshandel und die Preisentwicklung erwartet werden.

Wir beantragen, dass eine Überprüfung der Auswirkungen eingeführt wird. Sollten sich aus der Anpassung dieser Regelungen nachteilige Entwicklungen ergeben, sind diese mit einer Anpassung der Verordnungsbestimmungen zu berichtigen.

2.2 Carbon Leakage

Bei der Zuteilung der kostenlosen Emissionsrechte wird das Risiko einer Produktionsverlagerung ins Ausland (Carbon Leakage) weiterhin berücksichtigt. Das bedeutet, dass für die betreffenden Teilnehmer des Emissionshandelssystems (EHS) kostenlose Emissionsrechte vollumfänglich in der Höhe des jeweiligen Benchmarks zu-

geteilt werden. Gemäss Erläuterungsbericht betrifft dies nahezu alle Sektoren im EHS. Teilnehmer, bei denen kein Risiko für Carbon Leakage besteht, erhalten gemäss Anhang 9 Ziff. 3.1 rev. CO₂-Verordnung bis 2026 hingegen nur 30 Prozent der kostenlosen Emissionsrechte gemäss Benchmark. Weiter wird dieser Satz bis 2030 auf null gesenkt, das heisst, im Jahr 2030 werden diese EHS-Teilnehmer keine kostenlosen Emissionsrechte mehr erhalten. Damit nimmt die Ungleichbehandlung der EHS-Teilnehmer stark zu. Des Weiteren müssen zur Erreichung der Klimaziele gemäss dem Übereinkommen von Paris die Emissionen global auf netto null gesenkt werden. Dementsprechend müssen weitere Anreize gesetzt werden, damit auch die Industrie vermehrt auf diesen Zielpfad einschwenkt. Die Ungleichbehandlung ist daher mittelfristig zu reduzieren.

Wir beantragen, dass Anhang 9 Ziff. 3 rev. CO₂-Verordnung um einen Anpassungsfaktor für Carbon Leakage gefährdete Unternehmen von 0,95 ab 2025 und 0,9 in 2030 zu ergänzen ist.

3. CO₂-Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung

3.1 Anrechenbarkeit Emissionsminderungszertifikate

Gemäss Art. 75 rev. CO₂-Verordnung können Anlagebetreiber, die bereits vor 2013 einer Verminderungsverpflichtung unterlagen, Emissionsminderungszertifikate im Umfang von 4,5 Prozent der effektiven Emissionen anrechnen lassen. Im EHS hingegen sind Emissionsminderungszertifikate nicht mehr zugelassen. Konsequenterweise sind die Regelungen bei der Verminderungsverpflichtung gleich auszugestalten.

Wir beantragen die Streichung von Art. 75 rev. CO₂-Verordnung.

3.2 Zulässige Kompensationsmassnahmen

Mit einer Anpassung in Art. 90 Abs. 1 rev. CO₂-Verordnung wird die Möglichkeit für kompensationspflichtige Personen aufgehoben, ihrer Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen. Dies, weil ihre Zusätzlichkeit nach 2020 nicht mehr gegeben sei. Gemäss Erläuterungsbericht sind von dieser Anpassung Kompensationsprojekte betroffen, die rund 150 000 Tonnen CO₂ einsparen. Einige

dieser Projekte werden aufgrund der fehlenden Einnahmen aus den Kompensationszahlungen voraussichtlich nicht mehr weitergeführt werden können. Um sinnvolle Kompensationsprojekte nicht unnötig auslaufen zu lassen, ist für diese Projekte die Möglichkeit vorzusehen, einen Nachweis über die Zusätzlichkeit erbringen zu können, falls sie wesentliche Anforderungen erfüllen.

Wir beantragen, in Art. 90 rev. CO₂-Verordnung eine Regelung aufzunehmen, wie selbst durchgeführte Projekte nachweisen können, dass sie das Kriterium der Zusätzlichkeit erfüllen.

4. CO₂-Abgabe

4.1 Erhöhung der CO₂-Abgabe

Die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe wurde bisher alle zwei Jahre aufgrund der Emissionsentwicklung angepasst. Die letzte Erhöhung wurde 2018 auf 96 Franken pro Tonne CO₂ vorgenommen. Diesem Vorgehen folgend hätte der nächste Erhöhungsschritt bereits 2020 stattfinden müssen. Die Schweiz befindet sich bezüglich der Einhaltung des Reduktionsziels für 2020 von minus 20 Prozent gegenüber 1990 nicht auf Kurs. Auch beim Sektorziel für Gebäude von minus 40 Prozent gegenüber 1990 ist absehbar, dass es nicht erreicht werden wird. Es ist daher angezeigt, den nächsten Erhöhungsschritt der CO₂-Abgabe auf 120 Franken pro Tonne CO₂ nicht erst wie in Art. 94 rev. CO₂-Verordnung vorgeschlagen 2022, sondern bereits 2021 vorzusehen, falls sich die Emissionen nicht entsprechend reduzieren.

Wir beantragen in Art. 94 Abs. 1 lit. d rev. CO₂-Verordnung das Jahr 2022 durch 2021 zu ersetzen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Dr. Chr. Rathgeb

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus
Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

19. August 2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung); Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 4. Mai 2020 wurden die Kantonsregierungen eingeladen, zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) Stellung zu nehmen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für diese Gelegenheit und nimmt gerne wie folgt Stellung:

Der Regierungsrat kann die notwendigen Anpassungen anhand des erläuternden Berichts nachvollziehen und ist damit einverstanden. Er begrüsst auch das CORE-System für den digitalisierten Vollzug von klimapolitischen Instrumenten, welche dem elektronischen Austausch zwischen allen Prozessbeteiligten dient und die Verfahren administrativ vereinfacht. Er hat ansonsten keine Anmerkungen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Markus Dieth
Landammann

Vincenza Trivigno
Staatsschreiberin

Kopie

- raphael.bucher@bafu.admin.ch

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
(UVEK)
Frau Simonetta Sommaruga
Bundespräsidentin
3003 Bern

Frauenfeld, 18. August 2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen. Aus unserer Sicht sind folgende Bemerkungen anzubringen:

1. Allgemeine Bemerkungen

Die vorgeschlagenen Änderungen sind grundsätzlich zu begrüßen. Wir befürworten die Weiterführung der bestehenden klimapolitischen Instrumente bis zur Inkraftsetzung des totalrevidierten CO₂-Gesetzes.

Die Einführung des CORE-Systems für den Vollzug von klimapolitischen Instrumenten begrüßen wir. In diesem Zusammenhang beantragen wir die Einrichtung einer Schnittstelle für den Bezug der Daten durch die Kantone. Die Kantone sind zu einer CO₂-Berichterstattung an den Bund verpflichtet. Mit dem geplanten CORE-System liegt in Zukunft eine gute Datengrundlage für diese Statistik vor. Es ist wenig sinnvoll, wenn die Kantone die gleichen Daten gesondert erheben.

2. Bemerkungen zu einzelnen Artikeln

Artikel 2 lit. a, a^{bis} und a^{ter}

In Art. 2 lit. a, a^{bis} und a^{ter} werden die Begriffe „Personenwagen“, „Lieferwagen“ und „leichte Sattelschlepper“ unter Verweis auf das neue entsprechende EU-Recht und unter Berücksichtigung der Motion Bourgeois (18.3420 - Anrechnung des Batteriegewichts bei Lieferwagen bis 3'500 kg) präzisierend festgehalten. Grundsätzlich sind wir mit den entsprechenden Begriffsdefinitionen einverstanden, weisen indessen darauf hin, dass

2/2

diese Neuerungen auch noch in den Informatikplattformen nachzuvollziehen sind. Aktuell kann ein Lieferwagen nur bis 3'500 kg und nicht 4'250 kg Gesamtgewicht aufweisen. Überdies kommt die LSVa aktuell ab 3'500 kg zum Tragen. Diese Systemanpassungen sollten rechtzeitig erledigt werden können.

Artikel 17

Antrag:

Es ist die Einführung geeigneter Massnahmen zur Verhinderung von Umgehungen zu prüfen.

Begründung:

Die Präzisierung in Art. 17 Abs. 2 soll Umgehungsgeschäfte zur rein rechnerischen Verbesserung der CO₂-Flottenbilanz verhindern. Wir bezweifeln allerdings, dass mit diesem Vorschlag Umgehungen effektiv wirksam verhindert werden können. Ausgehend von den praktischen Erfahrungen aus dem Vollzug ist es zweifelhaft, dass die Vollzugsbehörden solche Vorgehensweisen zuverlässig und flächendeckend feststellen und in einem Rechtsverfahren belegen sowie sanktionieren können. Zudem kann der technische Zustand eines Fahrzeuges schon am Tag nach der Erstzulassung verändert werden (z.B. neue Reifen), ohne dass dies kontrolliert werden könnte.

Artikel 89 Abs. 1 lit. e

Antrag:

Es ist die Einführung eines höheren Kompensationssatzes zu prüfen.

Begründung:

Die weitere Anhebung des Kompensationssatzes wird begrüsst. Die vorgeschlagene Anhebung auf 12 % scheint angesichts der beträchtlichen Ziellücke jedoch zu tief zu sein. Wir regen an, die Anhebung mit der noch vorhandenen Ziellücke abzugleichen, was zu einer grösseren Anhebung führen würde.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident des Regierungsrates


Der Staatsschreiber




Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente, dei
trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
DATEC
3003 Berna

e-mail (pdf e word):
raphael.bucher@bafu.admin.ch

Revisione parziale dell'ordinanza sulla riduzione delle emissioni di CO₂ (ordinanza sul CO₂): procedura di consultazione

Signora Consigliera federale,
gentili signore, egregi signori,

con lettera del 4 maggio 2020 ci avete inviato una richiesta di presa di posizione sul progetto di revisione parziale dell'ordinanza sulla riduzione delle emissioni di CO₂. Vi ringraziamo per l'opportunità che avete voluto riservarci per esprimere le nostre osservazioni in merito.

A titolo generale, condividiamo e sosteniamo la presente revisione dell'ordinanza, così come l'intento della Confederazione di raggiungere gli obiettivi climatici prefissati e di ridurre nel 2021 le sue emissioni di gas serra di un ulteriore 1.5% rispetto al 1990.

Il Canton Ticino è infatti cosciente delle sfide in ambito di politica energetica e climatica con cui siamo oggi confrontati e sostiene gli impegni presi a livello nazionale per cercare di contenere i consumi energetici e le emissioni di CO₂, garantendo nel contempo un sistema energetico duraturo e sostenibile e uno sviluppo socio-economico appropriato.

Le modifiche dell'ordinanza consistono principalmente nel prorogare fino a fine 2021 alcuni strumenti di politica climatica di fondamentale importanza che scadono a fine 2020, quali l'agevolazione fiscale sugli oli minerali e l'obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti fossili. Per il sistema di scambio di quote di emissioni (SSQE) si prevede invece una proroga a tempo indeterminato. Riteniamo che l'estensione temporale di tali strumenti, che si rende necessaria affinché per gli stessi non venga a mancare una base giuridica prima dell'entrata in vigore della nuova Legge sul CO₂ (prevista non prima del 1° gennaio 2021), sia nel suo complesso appropriata.

Inoltre, prendiamo atto della modifica dell'art. 93 dell'Ordinanza che aggiorna le condizioni per l'applicazione del tetto massimo della tassa sul CO₂ di 120 franchi a partire dal 1° gennaio 2022, qualora gli obiettivi del 2020 non fossero raggiunti; ciò che andrebbe ad aumentare i fondi a disposizione del Programma Edifici, favorendo così ulteriormente il ricorso a fonti energetiche rinnovabili a scapito dei combustibili fossili negli edifici.

Per quanto riguarda invece le modifiche legate alle prescrizioni in materia di emissioni di CO₂ applicabili ai veicoli nuovi, formuliamo la seguente considerazione puntuale.

- Nuovo articolo 2 lett. abis cifra 1: definizione di autofurgone

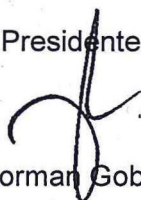
La modifica di ordinanza prevede di estendere la definizione di autofurgone, considerandolo tale fino al peso totale di 4250 kg (a condizione che la parte che oltrepassa i 3500 kg sia attribuibile unicamente alla batteria o comunque alla tecnologia di propulsione a zero emissioni).

Benché non abbiamo osservazioni in merito, segnaliamo tuttavia che la modifica comporterà l'adeguamento dell'applicativo informatico cantonale. Infatti, il sistema attuale non permette di considerare autofurgoni i veicoli che hanno un peso totale superiore a 3500 kg (come da definizione legale) e di conseguenza non è possibile né immatricolarli né gestirli. L'adeguamento dell'applicativo informatico causerà costi supplementari, che al momento non sono quantificabili. Trattandosi di una modifica che dovrà essere attivata da tutti i cantoni che usano lo stesso applicativo del Canton Ticino, si può immaginare che il costo non sarà eccessivo. Bisognerà tuttavia tenerne conto nell'ambito della tempistica dell'introduzione della nuova norma. Di conseguenza, chiediamo che prima di decidere la messa in vigore della norma, il Consiglio federale verifichi con i preposti fornitori informatici i tempi necessari per i dovuti adattamenti. Inoltre, è presumibile che lavori di adeguamento siano inevitabili anche sul sistema informatico della tassa sul traffico pesante. In ogni caso, per il Ticino non ci saranno conseguenze per l'imposta di circolazione in quanto gli autofurgoni sono tassati in base alla potenza.

Cogliamo l'occasione per porgervi, signora Consigliera federale, gentili signore ed egregi signori, i nostri migliori saluti.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



Norman Gobbi

Il Cancelliere:



Arnoldo Coduri

Copia p. c.:

- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Dipartimento finanze ed economia (dfe-dir@ti.ch)
- Divisione dell'ambiente (dt-da@ti.ch)
- Sezione protezione aria, acqua e suolo (dt-spaas@ti.ch)
- Sezione della circolazione (di-sc@ti.ch)
- Ufficio dell'energia (dfe-energia@ti.ch)
- Divisione delle risorse (dfe-dr@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in internet



CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

Office fédéral de l'environnement (OFEV)
Division Climat
Section Politique climatique
Monsieur Raphael Bucher
3003 Berne

Par courriel :

raphael.bucher@bafu.admin.ch

Réf. :

Lausanne, le 26 août 2020

Réponse du Conseil d'Etat à la consultation fédérale relative à la révision partielle de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂)

Monsieur,

Le Conseil d'Etat vaudois tient à vous remercier de l'avoir consulté dans le cadre de la révision partielle de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂). De manière générale, nous sommes favorables aux modifications apportées. Cette révision concrétise celle de la loi sur le CO₂ donnant suite à l'initiative parlementaire Burkart (Reconduire les allègements fiscaux de durée limitée accordés pour le gaz naturel, le gaz liquide et les biocarburants – 17.405). Elle est en outre nécessaire pour la mise en œuvre de la loi fédérale du 20 décembre 2019 sur la reconduction des allègements fiscaux accordés pour le gaz naturel, le gaz liquide et les biocarburants et sur la modification de la loi sur le CO₂.

Pour l'essentiel, ces modifications se rapportent à des enjeux d'harmonisation avec la réglementation et les normes européennes et internationales et sont, de ce fait, indispensables. Le Conseil d'Etat est particulièrement favorable aux mesures de prorogation et d'adaptation de la réglementation en vigueur visant à éviter un vide juridique jusqu'à l'entrée en vigueur de la révision en cours de la loi sur le CO₂ et permettre ainsi aux entreprises engagées en matière de réduction de leurs émissions de continuer à profiter de l'exemption de la taxe CO₂.

Sachant que la loi sur le CO₂, dont les principaux instruments de protection du climat ont été prolongés par le Parlement, a été explicitement modifiée à son art. 3, al. 1bis pour qu'en 2021 les émissions diminuent de 1,5% supplémentaire et pour qu'un objectif de réduction en Suisse de 21,5% soit réalisé pour la période de 1990 à 2021, une éventuelle modification de la taxe sur le CO₂ (selon les modalités prévue par l'art. 94) devrait à notre sens prendre effet au 1er janvier 2021, et non au 1^{er} janvier 2022.

En ce qui concerne les prescriptions visant les véhicules neufs, considérant la part globalement prépondérante des émissions issues de la mobilité individuelle motorisée, et constatant que ces émissions peinent sérieusement à diminuer, le Conseil d'Etat

s'étonne de prescriptions généralement peu ambitieuses et parfois contre-productives. En particulier, les valeurs cibles pour les voitures de tourisme (art 17b, al. 2) restent à ce jour trop élevées pour contribuer véritablement à la réduction des émissions, alors que la mobilité à faible émission de carbone est désormais techniquement éprouvée et disponible. Une valeur cible inférieure à 100 grammes CO₂/km (WLTP) permettrait de se rapprocher des objectifs de réduction pour le secteur des transports. D'autre part, le calcul des émissions moyennes d'un parc de véhicules (art. 27, al. 2) devrait autant que possible tenir compte de la totalité du parc, ou alors considérer la part la plus émettrice du parc afin de limiter sans délai les véhicules particulièrement émetteurs.

Cela étant, nous déplorons le maintien de mécanismes qui facilitent la réalisation des valeurs-cibles. Il s'agit de la phase d'introduction (phasing-in) et de la pondération multiple (super credits). En raison de ces mécanismes, non seulement les véhicules les plus émetteurs ne seront pas pris en compte, mais la pondération prévue pour les éco-innovations (art. 27, al. 3) facilite davantage la mise en circulation de véhicules fortement émetteurs. Dès lors, les 5 à 15% de véhicules émettant la plus grande quantité de CO₂ ne seront pas pris en compte ces prochaines années. S'ils sont maintenus, l'effet visé par l'objectif défini pour les voitures neuves sera de facto manqué. Il y a de surcroît lieu de veiller à ce que la reprise en droit suisse de la réglementation européenne dans le domaine de l'énergie ne soit pas un frein à la mise en œuvre, à terme, d'une politique énergétique climatique ambitieuse dans le domaine de la mobilité.

La présente révision concrétise par ailleurs la motion Bourgeois qui demande une prise en compte du poids des batteries électriques des véhicules de livraison légers. Bien que cette mise en œuvre concerne les sanctions, les autres thèmes en lien avec la mise sur un pied d'égalité des véhicules concernés (interdiction de circuler la nuit, assujettissement à l'OTR, intervalles entre les contrôles subséquents, exigences relatives au permis de conduire, etc.) auront des impacts importants et nécessiteront des adaptations conséquentes. Il conviendra donc, au moment de la mise en œuvre de ces autres thèmes, de prévoir des délais suffisamment longs pour permettre aux cantons de s'adapter.

Dans le cadre de l'exécution, il est apparu que l'accent mis sur l'acte formel de première immatriculation a donné lieu à des pratiques qui n'ont jamais été souhaitées par le législateur et qui produisent un effet contraire à celui visé par la réglementation. Pour éviter l'apparition de deux pratiques (immatriculation formelle de véhicules peu polluants non destinés à être utilisés en Suisse et immatriculation en tant que véhicules utilitaires légers), il est prévu à l'art. 17 al. 2 que, pour être imputé au bilan de CO₂ d'un parc de voitures de tourisme ou d'un parc de voitures de livraison ou de tracteurs à sellette légers, un véhicule doit non seulement être formellement admis à la circulation en Suisse, mais également être effectivement utilisé par un client final conformément à l'utilisation correspondant à la première immatriculation. Si la mise en œuvre de cet article devait impliquer la participation des services cantonaux – par exemple, pour une vérification de l'utilisation effective d'un véhicule – cela pourrait alors nécessiter des ressources supplémentaires et impliquer de nouveaux coûts qui devraient à notre sens être pris en charge par la Confédération.

S'agissant des prescriptions sur l'obligation de compenser s'appliquant aux importateurs de carburants (art. 89, al. 1), nous saluons la décision de relever le taux de compensation de 10% à 12%, mais jugeons qu'elle ne va pas suffisamment loin. En considérant les futures réglementations, nous estimons judicieux de l'augmenter au moins à 15%, cela en conformité avec les objectifs découlant de la loi sur le CO₂. Dans tous les cas, le suivi et l'adaptation régulière de ce taux paraissent indispensables.

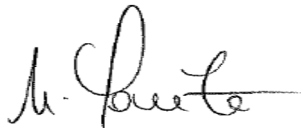
Le Conseil d'Etat approuve les mesures de transparence qui consistent à rendre publiques les décisions concernant l'adéquation et le rapport de suivi des projets de compensation, ainsi que les esquisses des projets déposés et de l'évaluation qui en est faite par le secrétariat de compensation. En revanche, nous sommes défavorables à la suppression de la possibilité pour les importateurs de carburants de faire valoir les projets auto-réalisés en Suisse.

Finalement, le Conseil d'Etat salue les modifications apportées au système suisse d'échange des quotas des émissions de CO₂ pour assurer son couplage au système européen, cela d'autant plus que les objectifs de réduction des émissions sont revus légèrement à la hausse et que les entreprises suisses pourraient bénéficier d'un marché plus large et plus fluide.

Le Conseil d'Etat vous prie de croire, Monsieur, à l'expression de sa haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Nuria Gorrite

LE CHANCELIER



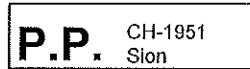
Vincent Grandjean

Copies

- OAE
- DGE



2020.03172



Poste CH SA

Madame
Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Cheffe du DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne



Notre réf. /
Votre réf. /

Date 12 août 2020

Révision partielle de l'ordonnance sur le CO₂. Réponse à la consultation.

Madame la Conseillère fédérale,

Le réchauffement climatique est un phénomène global qui exige l'adoption de mesures volontaristes. Le canton du Valais soutient pleinement les efforts de la Confédération pour réduire les effets de ce réchauffement, ce d'autant que celui-ci affecte tout particulièrement les régions alpines.

Par lettre du 4 mai 2020, vous avez invité les gouvernements cantonaux à prendre position sur le projet de révision partielle de l'ordonnance sur le CO₂. Les dispositions révisées ne concernent qu'indirectement les cantons. Nous vous remercions néanmoins de nous donner l'opportunité de transmettre notre position et vous faisons part ci-après de notre détermination.

Le canton du Valais n'a aucune constatation particulière à formuler concernant la reconduction de l'allègement fiscal sur les huiles minérales pour les biocarburants jusqu'à la fin 2023, l'obligation de compenser s'appliquant aux importateurs de carburants et les prescriptions concernant les émissions de CO₂ des véhicules neufs.

Les prescriptions concernant les échanges de quotas d'émissions (art. 40 et ss.) amènent toutefois la remarque suivante. Les quantités de droit d'émission attribuées à titre gratuit auraient avantage à être proportionnelles à la consommation de chaleur et de combustible. Ainsi, une diminution de la consommation obtenue par une amélioration de l'efficacité ne pérenniserait pas un même niveau d'émission. Ce faisant, l'état de la technique aurait un rôle plus important à jouer.


Par ailleurs, le canton du Valais a soutenu et soutient le couplage des systèmes d'échanges de quotas, suisse et européen. Ce couplage a notamment l'avantage d'offrir aux entreprises suisses un marché plus liquide leur permettant d'amortir leurs investissements grâce à des réductions excédentaires de CO₂. Nous regrettons néanmoins que les droits d'émission non-utilisés durant la période d'autorisation 2013-2020 puissent être reportés de manière illimitée. Le report devrait tout au plus être autorisé sur une période de 3 ans après la période considérée.

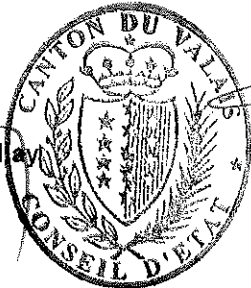


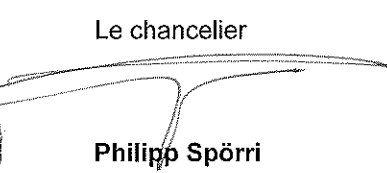
Nous profitons enfin de la réponse à la présente consultation pour vous inviter d'ores et déjà à tenir pleinement compte du rôle et des compétences des cantons dans le cadre des prochaines révisions de l'ordonnance sur le CO₂ consécutives à la révision totale de la loi sur le CO₂ en cours.

En vous réitérant nos remerciements de nous avoir consulté, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre meilleure considération.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président

Christophe Darbellay



Le chancelier

Philipp Spörri

Annexe --
Copie à raphael.bucher @bafu.admin.ch



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Par courriel :
raphael.bucher@bfe.admin.ch
Office fédéral de l'énergie OFEN
3003 Berne

Reconduction des instruments de protection du climat jusqu'à fin 2021 : consultation concernant l'ordonnance sur le CO₂ révisée

Madame la présidente de la Confédération,
Mesdames, Messieurs,

Le Conseil d'État de la République et Canton de Neuchâtel a pris connaissance du sujet de la consultation du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et vous remercie de lui offrir la possibilité de donner son avis sur ce projet de révision de l'ordonnance sur le CO₂ afin de permettre la reconduction des instruments de protection du climat jusqu'à fin 2021.

Nous comprenons que cette révision d'ordonnance est nécessaire pour permettre de reconduire les principaux instruments de politique climatique jusqu'à fin 2021 étant donné que les délibérations parlementaires concernant la révision totale de la loi sur le CO₂ pour la période après 2020 ne sont pas encore achevées et que se profile, pour cette loi, une entrée en vigueur au plus tôt pour le 1^{er} janvier 2022.

Nous approuvons ces modifications.

En vous remerciant de nous avoir consulté, nous vous prions de croire, Madame la présidente de la Confédération, Mesdames, Messieurs, à l'expression de notre haute considération.

Neuchâtel, le 19 août 2020

Au nom du Conseil d'État :

La présidente,
M. MAIRE-HEFTI

La chancelière,
S. DESPLAND



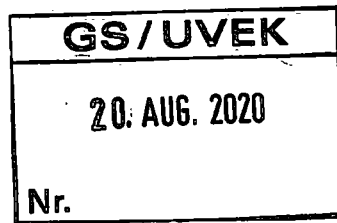
NE



Genève, le 19 août 2020

Le Conseil d'Etat

4126-2020



Département fédéral de l'environnement
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Madame Simonetta SOMMARUGA
Présidente de la Confédération
3003 Berne

Concerne : révision partielle de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂)

Madame la Présidente de la Confédération,

Votre courrier du 4 mai dernier nous est bien parvenu et a retenu toute notre attention.

Notre Conseil est favorable aux modifications de l'ordonnance sur le CO₂ proposées suite à la révision partielle de la loi sur le CO₂ et à l'adoption de l'initiative parlementaire Burkart (17.045). Cette révision permettra de reconduire les instruments principaux de la politique climatique suisse en 2021, dans l'attente de la fin des travaux parlementaires sur la révision complète de la loi sur le CO₂.

Nous approuvons en outre l'augmentation du montant maximal de la taxe sur le CO₂ à 120 francs par tonne à partir du 1^{er} janvier 2022 si, en 2020, les émissions de CO₂ générées par les combustibles sont supérieures à 67% des émissions de 1990 (art. 94).

En revanche, au vu des dernières statistiques relatives aux émissions de CO₂ liées aux carburants, qui restent largement au-dessus de l'objectif de réduction défini pour 2020, nous nous étonnons que la valeur cible pour les voitures de tourisme soit fixée à 118 grammes CO₂/km (art. 17b, al. 2) et préconisons d'abaisser cette valeur pour la rapprocher des 95 grammes CO₂/km définis par la loi sur le CO₂.

Une augmentation de la part des véhicules prise en compte pour les années de référence 2021 et 2022, telle que prévue à l'art 27, al. 2 de l'ordonnance, par exemple à 95% pour l'année 2021 et à 100% pour l'année 2022, permettrait également de se rapprocher des objectifs de réduction pour le secteur des transports.

Enfin, nous prenons acte des modifications relatives au système d'échange de quotas d'émissions de CO₂ (SEQE) liées au couplage du système suisse avec celui de l'Union Européenne (UE).

Pour le surplus, le canton de Genève prendra connaissance avec attention des prochaines révisions de l'ordonnance sur le CO₂ qui seront nécessaires au vu de la révision complète de la loi sur le CO₂ actuellement en débat devant les Chambres fédérales. Un renforcement des instruments de mise en œuvre de la politique climatique sera indispensable pour répondre à l'urgence climatique et aux engagements internationaux déjà pris par la Suisse.

En vous remerciant de nous avoir consultés sur ce projet de modification de l'ordonnance sur le CO₂, nous vous prions de recevoir, Madame la Présidente de la Confédération, l'assurance de notre haute considération.

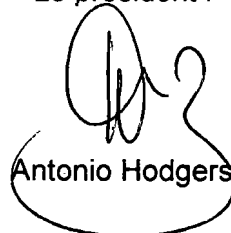
AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Michèle Righetti

Le président :



Antonio Hodgers

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Madame Simonetta Sommaruga
Présidente de la Confédération
DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

Delémont, le 30 juin 2020

Révision partielle de l'ordonnance sur le CO₂ : consultation

Madame la Présidente,

Le Gouvernement de la République et Canton du Jura a pris connaissance avec intérêt du projet de révision partielle de l'ordonnance sur le CO₂. Il vous remercie de vos démarches et engagements en faveur du climat, dans le cas présent en lien avec la réduction des émissions.

Etant donné le caractère très technique du projet, le peu d'influence sur les cantons des adaptations prévues et l'engagement à venir d'une collaboratrice ou d'un collaborateur en charge du suivi de cette législation, le canton du Jura renonce à prendre position.

Le Gouvernement vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de sa considération distinguée.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


Martial Courtet
Président




Gladys Winkler Docourt
Chancière d'Etat

Une version Word en plus d'une version PDF est envoyée parallèlement à l'envoi du présent courrier à l'adresse : raphael.bucher@bafu.admin.ch.



Bundesamt für Umwelt BAFU
3003 Bern

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

Bern, 21. August 2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung. Unsere Stellungnahme basiert wesentlich auf einer Umfrage bei unseren Mitgliedern.

Der Städteverband begrüsst im Grundsatz die mit dieser Teilrevision beabsichtigte Schliessung der zu erwartenden Regulierungslücken aufgrund der sich verzögernden Revision des CO₂-Gesetzes. Zu einzelnen Detailfragen nehmen wir gerne wie folgt Stellung:

Teilbereich Kompensationspflicht für Importeure fossiler Treibstoffe

Grundsätzlich begrüssen wir die Erhöhung des Kompensationssatzes für Treibstoffimporteure von 10 Prozent im Jahr 2020 auf 12 Prozent im Jahr 2021. Damit wird sichergestellt, dass der Verkehr einen Beitrag zur Verminderung der Treibhausgasemissionen leistet.

Allerdings sind wir der Ansicht, dass der vorgeschlagenen Kompensationssatz von 12 Prozent noch stärker erhöht werden sollte und zwar auf 15 Prozent, damit die bestehende Ziellücke im Verkehrsbereich geschlossen werden kann. Diese Lösung ist auch kongruent mit der Anpassung im geplanten revidierten CO₂-Gesetz. Der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rappen pro Liter gemäss Art 26. Abs. 3 des bestehenden CO₂-Gesetzes würde auch mit dieser Anpassung nicht erreicht.

Mit Art. 90 Abs. 1 wird die Möglichkeit für kompensationspflichtige Personen aufgehoben, ihrer Pflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen. Dies wird damit begründet, dass die «Zusätzlichkeit» nach 2020 nicht mehr gegeben sei. Gemäss Erläuterungsbericht sind von dieser Anpassung Kompensationsprojekte betroffen, die rund 150'000 Tonnen CO₂ einsparen. Einige dieser Projekte



werden aufgrund der fehlenden Einnahmen aus den Kompensationszahlungen voraussichtlich nicht mehr weitergeführt werden können. Um sinnvolle Kompensationsprojekte nicht unnötig auslaufen zu lassen, regen wir an, für diese Projekte die Möglichkeit vorzusehen, einen Nachweis über die «Zusätzlichkeit» erbringen zu können, falls sie die notwendigen Anforderungen erfüllen.

Anträge

Wir beantragen zu diesem Teilbereich entsprechend folgende Anpassung:

- ▶ **Art. 89 Abs. 1 Bst. e**
Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:
e. für das Jahr 2021: ~~12~~ **15** Prozent.
- ▶ **Art. 90: Zulässige Kompensationsmassnahmen**
Hier ist eine Regelung einzufügen, wie selbst durchgeführte Projekte nachweisen können, dass sie das Kriterium der «Zusätzlichkeit» erfüllen.

Teilbereich CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, um die CO₂-Emissionen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich dabei nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich für die Fahrzeugbetreibenden auch finanziell in Form von eingesparten Treibstoffkosten. Eine Senkung der CO₂-Ziele für die Neuwagenflotten erhöht zudem die Attraktivität der Elektromobilität und anderer alternativer Antriebsformen deutlich.

Die heutige Ausgestaltung der CO₂-Verordnung erlaubt indes zahlreiche Ausnahmen und bietet Umgehungsmöglichkeiten. Deshalb unterstützen wir das Ansinnen der vorliegenden Teilrevision, solche Umgehungsmöglichkeiten zu reduzieren. In Bezug auf die Kontrolle und auf weitere Erleichterungen stellen wir folgende Forderungen:

Vollzugscontrolling: Da E-Fahrzeuge mit null Gramm CO₂ in die Berechnung einfließen, werden diese heute teilweise importiert und in Verkehr gesetzt, um die CO₂-Flottenziele einfacher zu erfüllen. Allerdings bleiben diese Fahrzeuge danach oft nicht in der Schweiz, sondern werden wieder exportiert. Damit leisteten sie auch keinen Beitrag zur Emissionsverminderung. Diese gängigen Praktiken, manifest etwa durch die vermehrten Neuzulassungen von Fahrzeugen vor Jahresende, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten, sollen nicht mehr toleriert werden. Aufgrund dieser Vorgänge wird in der Revisionsvorlage das Kriterium der erstmaligen Inverkehrsetzung in Art. 17 Abs. 2 dahingehend präzisiert, dass nur Fahrzeuge an die jeweilige CO₂-Flottenbilanz der Personenwagen bzw. Lieferwagen und leichten Sattelschlepper angerechnet werden können, die in der Schweiz nicht nur formell zum Verkehr zugelassen werden, sondern letztlich tatsächlich durch einen Endkunden und entsprechend ihrer erstmaligen Zulassung genutzt werden. Wir begrüßen diesen



Vorschlag, sind aber der Meinung, dass die Wirkung dieses neuen Kriteriums mittels eines Vollzugscontrollings geprüft werden sollte.

Keine weitere Erleichterung durch neue Umrechnungsfaktoren: Seit September 2017 werden die CO₂-Emissionen von neuen Fahrzeugmodellen in der EU nach dem neuen Messverfahren «Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure» (WLTP) gemessen. Seit September 2018 müssen bis auf wenige Ausnahmen alle erstmals zugelassenen Personenwagen nach WLTP genehmigt sein, seit September 2019 ebenfalls alle neuen Lieferwagen und leichten Sattelschlepper.

Die nach dem WLTP-Verfahren gemessenen CO₂-Emissionen liegen näher am realen Treibstoffverbrauch und fallen rund 25 Prozent höher aus als die nach der bisherigen Methodik des «Neuen Europäischen Fahrzyklus» (NEFZ) ermittelten Werte. Da die Zielwerte für 2021 noch auf der NEFZ-Datenbasis definiert wurden, wären sie mit dem nun eingeführten WLTP-Verfahren schwerer zu erreichen. Um diese scheinbar «kalte» Verschärfung zu verhindern, dürfen die NEFZ-Zielwerte für die Jahre 2021 bis 2024 auf äquivalente WLTP-Zielwerte umgerechnet werden.

Im Entwurf sollen die WLTP-basierten Zielwerte folglich gemäss Art. 17b Abs. 2 der rev. CO₂-Verordnung neu 118 Gramm CO₂ pro Kilometer für Personenwagen und 186 Gramm CO₂ pro Kilometer für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper betragen. Diese Umrechnung in Anlehnung an die europäischen Regelungen kann als weiteres Entgegenkommen an die Automobilindustrie angesehen werden; denn gemäss der geltenden Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV) entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von lediglich 115 Gramm pro Kilometer. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften abgeschwächt wird. Zumal in den letzten Jahren bekannt wurde, dass die CO₂-Emissionen gemäss den Angaben der Fahrzeughersteller von den real gemessenen Werten zunehmend abwichen (zuletzt in der Grössenordnung von rund 40 Prozent). Die Umrechnung der Zielwerte ermöglicht es den Automobilimporteuren, die Flottengrenzwerte auf dem Papier einfacher zu erreichen. Da die von der Automobilindustrie durchgeführten Optimierungen im Typenprüfverfahren sehr umstritten sind und für die Erfüllung der Klimaziele die Realemissionen relevant sind, muss dieses Entgegenkommen begrenzt werden. Insbesondere kritisieren wir, dass die Umrechnung als zusätzliche Erleichterung eingeführt wird und sämtliche bereits bestehenden Erleichterungen trotzdem weitergeführt werden.

Anreiz für leichtere Fahrzeuge: Die Berechnung im Anhang 4a der rev. CO₂-Verordnung enthält bei der individuellen Zielvorgabe durch den Einbezug des Fahrzeuggewichts der Flotten keine ausreichenden Anreize zur Umstellung auf leichtere Fahrzeuge. Dies wäre aber wichtig, um den Trend zu schwereren Fahrzeugen abzuschwächen und damit die Emissionen zu stabilisieren bzw. zu vermindern.

Sanktionsbeträge 2021: In Anhang 5 Ziff. 3 sind die Sanktionsbeträge für die Referenzjahre 2019 und 2020 enthalten. Für das Referenzjahr 2021 ist jedoch in den Vernehmlassungsunterlagen kein Wert vorgesehen.



Anträge

Wir beantragen entsprechend zu diesem Teilbereich folgende Anpassung:

- ▶ **Art. 17 Abs. 2**
Es ist ein Vollzugscontrolling zu etablieren, um zu prüfen, ob die Praxis der vermehrten Neuzulassungen von Fahrzeugen vor Jahresende mit der Ergänzung von Art. 17 Abs. 2 auch tatsächlich unterbunden wurde.
- ▶ **Art. 17b Abs. 2 Bst. a und b**
Die Zielwerte sind hinsichtlich der Umrechnungsfaktoren zu überprüfen.
- ▶ **Art. 26 Abs. 2**
Die Multiplikationsfaktoren zur stärkeren Berücksichtigung von Ökoinnovationen sind zu streichen.
- ▶ **Art. 27 Abs. 2**
Die Berücksichtigung nur eines Teils der Neuwagenflotte mit den tiefsten CO₂-Emissionen (Phasing-In) ist frühzeitig zu beenden: 2022 sind analog den Regelungen der EU 100 Prozent der Flotte einzubeziehen (bisher 95 Prozent).
- ▶ **Art. 27 Abs. 3**
Die stärkere Berücksichtigung der Fahrzeuge mit weniger als 50 Gramm CO₂ pro Kilometer ist im Referenzjahr 2021 auf 1,5 (bisher 1,67) und im Referenzjahr 2022 auf 1 (bisher 1,33) zu reduzieren.
- ▶ **Anhang 4a**
Es sind stärkere Anreize für leichtere Fahrzeuge zu schaffen. Denkbar sind z.B. Anpassungen bei der Berechnung der individuellen Zielvorgabe.
- ▶ **Anhang 5 Ziff. 3**
Es sind Sanktionsbeträge für 2021 festzulegen.

Teilbereich CO₂-Abgabe auf fossile Brennstoffe

Gemäss Art. 29 Abs. 2 CO₂-Gesetz beträgt der maximale CO₂-Abgabesatz 120 Franken pro Tonne CO₂. Die Abgabe wurde letztmals per 1. Januar 2018 erhöht und liegt heute bei 96 Franken pro Tonne CO₂. Die geltende Verordnung sieht vor, dass die Abgabe auf 120 Franken je Tonne CO₂ erhöht werden kann (Art. 94 Abs. 1 Bst. c Ziff. 2 CO₂-Verordnung).

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahr 2021 die Emissionen um weitere 1.5 Prozent sinken sollen und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5 Prozent von 1990 bis 2021 erreicht werden soll.



Der nächste Erhöhungsschritt sollte deshalb nicht erst auf 1. Januar 2022 erfolgen, sondern bereits auf 1. Januar 2021, falls der Schwellenwert erreicht wird. Für eine Erhöhung per 1. Januar 2022 hätte der Schwellenwert im 2020 von 67 Prozent des Brennstoffwertes von 1990 gegolten. Entsprechend soll für den Erhöhungsschritt per 1. Januar 2021 der Schwellenwert von 68.5 Prozent des Brennstoffes von 1990 gelten.

Deshalb beantragen wir eine Anpassung, die den bisherigen Absenkpfad linear weiterführt mit Verwendung des Stichjahres 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahr 2021 die volle Wirkung entfaltet.

► **Art. 94 Abs. 1 Bst. d**

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im **Jahr 2019** mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Kurt Fluri, Nationalrat
Stadtpräsident Solothurn

Direktorin

Renate Amstutz

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband

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

Bern, 02.09.2020

Vernehmlassung: Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen, zur obengenannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Für diese Gelegenheit zur Meinungsäusserung danken wir Ihnen bestens.

Allgemeine Bemerkungen

Die CVP setzt sich für ein griffiges CO₂-Gesetz ein. Doch bis dieses neue Gesetz in Kraft treten kann, braucht es eine Verlängerung diverser klimapolitischer Instrumente. Das Parlament hat diesen Verlängerungen den Weg bereitet, indem es die parlamentarische Initiative Burkart (17.405) Ende 2019 angenommen hat. Die vorliegende Revision der Verordnung setzt die Gesetzesrevision im Rahmen dieser Initiative um.

In der vorliegenden Revision der CO₂-Verordnung werden konkrete Massnahmen in den Bereichen des Emissionshandels, der Verminderungsverpflichtung, der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure sowie der CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge vorgeschlagen.

Die CVP erachtet alle vorgeschlagenen Massnahmen, die einerseits eine Verlängerung der Frist oder andererseits eine neue Äquivalenz mit der EU zur Folge haben, als notwendige und richtige klimapolitische Instrumente bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes.

Die CVP ist der Meinung, dass eine Revision der CO₂-Verordnung, neben der klimapolitischen Bedeutung, auch für die Wirtschaft grosse Relevanz hat. Das Emissionshandelssystem und die CO₂-Abgabenbefreiung bietet durch die Revision der CO₂-Verordnung den betroffenen Unternehmen, deren Befreiungsinstrumente auslaufen, weiterhin die Möglichkeit des Emissionshandels und der CO₂-Abgabenbefreiung. Wir erachten die in der Verordnung beschriebene Umsetzung als zweckmässig und zielführend für eine praktikable Umsetzung in den betroffenen Branchen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüssen.

CHRISTLICHDEMOKRATISCHE VOLKSPARTEI DER SCHWEIZ



Sig. Gerhard Pfister
Präsident der CVP Schweiz



Sig. Gianna Luzio
Generalsekretärin CVP Schweiz



Frau Simonetta Sommaruga, Bundesrätin
Bundesamt für Energie
Per Email an:
Raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 25. August 2020

Vernehmlassungsantwort zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit, uns zu den Umsetzungsvorschlägen der Bundesadministration zum verlängerten CO₂-Gesetz zu äussern. Unseres Erachtens erfüllt die Verordnung einige Anliegen der Bevölkerung, leider ist aber die gesetzgeberische Kompetenz für mehr Klimaschutz zu wenig genutzt worden. Dies betrifft insbesondere die Neuwagenregelung, die Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure und die Erhöhung der CO₂-Abgabe.

Für eine wirkungsvolle CO₂-Verordnung sind folgende Anpassungen an der vorliegenden Teilrevision von zentraler Wichtigkeit:

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich. Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Unseres Erachtens wird die angestrebte Wirkung des Neuwagenziels mit den genannten Massnahmen verfehlt und die Schlupflöcher sowie die Ausnahmen müssen nun zwingend behoben werden.

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht vor, dass der Bundesrat dies auf bis zu 40% erhöhen kann. Dies ist für uns jedoch nicht realistisch. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun aber überfällig, den Satz zu erhöhen. Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen. Die EVP schlägt vor, dass schon ab 1.1.2021 ein Kompensationssatz von 15% festgelegt wird.

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:
e. für das Jahr 2021: **15 Prozent.**

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können. Wir beantragen deshalb, dass dafür das Stichjahr 2019 verwendet wird. Dies erlaubt eine Einführung per 1.1.2021 und entfaltet somit im Jahre 2021 die volle Wirkung.

Antrag Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar **2021**: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr **2019** mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Marianne Streiff-Feller
Präsidentin EVP Schweiz



Roman Rutz
Generalsekretär EVP Schweiz

Bundesamt für Umwelt BAFU
Sektion Politische Geschäfte
3003 Bern

Bern, 17. August 2020
CO2-V / MM

Mail an raphael.bucher@bafu.admin.ch

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) Vernehmlassungsantwort der FDP.Die Liberalen

Sehr geehrte Damen und Herren

Für Ihre Einladung zur Vernehmlassung oben genannter Vorlage danken wir Ihnen. Gerne geben wir Ihnen im Folgenden von unserer Position Kenntnis.

FDP.Die Liberalen begrüsst grundsätzlich die vorgeschlagene Teilrevision der CO₂-Verordnung zur Umsetzung der parlamentarischen Initiative von SR Thierry Burkart ([17.405](#)) zugunsten der Verlängerung der Befristung der Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe. Wie bereits in der parlamentarischen Beratung hat die FDP zum Ziel, die regulatorischen Rahmenbedingungen zugunsten der verschiedenen auslaufenden Massnahmen im CO₂-Gesetz im Sinne einer Übergangsbestimmung bis zum Inkrafttreten der Totalrevision des CO₂-G möglichst schlank zu halten. Mit der auf Verordnungsebene vorgeschlagenen Umsetzung wird dieses Ziel zumindest teilweise erreicht, jedoch wurden gleichzeitig Verschärfungen definiert, die von der FDP teilweise abgelehnt werden. Es ist nicht nachvollziehbar, wieso für diese kurze Geltungsdauer der CO₂-Verordnung Änderungen an bestehenden Instrumenten, wie z.B. dem Kompensationssystem, vorgeschlagen werden, die voraussichtlich mit der Umsetzung der Totalrevision des CO₂-Gesetzes auf Verordnungsebene bereits nach 2021 wieder revidiert werden. Hier gilt es Augenmass zu bewahren und die Übergangsbestimmung möglichst am erprobten System zu orientieren. Zudem verlangt die FDP, dass solche teilweise weitreichenden Änderungen zumindest mit entsprechenden Begründungen auf Basis von Analysen u.a. zum Verlauf der Emissionsreduktionen oder Projektionen für das Jahr 2021 untermauert werden. Der mitgelieferte Erläuterungsbericht ist diesbezüglich mangelhaft.

Anpassung der CO₂-Emissionsvorschriften für Neuwagen

Die FDP begrüsst die Anpassungen der CO₂-Emissionsvorschriften und die damit einhergehende Angleichung an die EU-Standards. Wie bei den CO₂-Grenzwerten muss beim Wechsel des Messverfahrens vom NEFZ zum WLTP-System auf die Schweizer Verhältnisse Rücksicht genommen werden. Entsprechend ist es richtig, dass im Unterschied zur EU ein einheitlicher, branchenweiter Zielwert definiert wird, der sich aber am europäischen Umrechnungsschlüssel orientiert. Ebenfalls begrüsst wird die Anpassung von Art. 2 CO₂-V für die Berücksichtigung der Lieferwagen mit elektrischem Antrieb gemäss der Forderung der Motion von NR Jacques Bourgeois ([18.3420](#)). Auch ist es richtig, dass mit der Anpassung von Art. 17 CO₂-V in Zukunft verhindert wird, dass Importeure emissionsarme Fahrzeuge bzw. Elektrofahrzeuge nur kurzweilig importieren und gleich wieder exportieren, um damit Sanktionen zu umgehen. Damit wird die Erreichung der CO₂-Grenzwerte für Neuwagen ad absurdum geführt und unterläuft die eigentliche Zielsetzung. Ein grosses Fragezeichen bleibt jedoch in der Umsetzung dieser Anpassung: Aus dem Erläuterungsbericht wird nicht klar, wie sichergestellt werden soll, dass Fahrzeuge tat-

sächlich vom Endkunden und entsprechend ihrer erstmaligen Zulassung genutzt werden. Diesbezüglich verlangt die FDP Nachbesserungen.

Einschränkung der Verminderungsverpflichtungen

Mit der Annahme der parlamentarischen Initiative [17.405](#) Ende 2019 wurden u.a. die CO₂-Abgabebefreiung um ein Jahr (bis Ende 2021) und das EHS unbeschränkt verlängert. Die nun vorgeschlagene unbürokratische Verlängerung von bestehenden Zielvereinbarungen auf Verordnungsebene wird ausdrücklich begrüsst. Jedoch ist es unverständlich, wieso bei Art. 12 & 12a CO₂-V für Anlagenbetreiber nur Bescheinigungen für Emissionsverminderungen im Inland in der Zeitperiode 2013-2020 ausgestellt werden sollen. Auch diese Betreiber haben ein Anrecht auf die Übergangsfrist bis Ende 2021 und darum sollen diese Bescheinigungen im Zeitraum 2013-2021 ausgestellt werden. Zudem sollen 2021 auch Bescheinigungen verwendet werden können, die im Zeitraum 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden. Diese Übertragung von Bescheinigungen wurde in den Übergangsbestimmungen im CO₂-G vergessen, waren jedoch sowohl in der bisherigen bzw. werden auch in der zukünftigen Verpflichtungsperiode berücksichtigt.

Verschärfungen der Kompensationsleistungen

Die Erhöhung der Kompensationsleistungen im Inland von 10% auf 12% wird von der FDP unterstützt. Falsch ist hingegen die Begründung des Bundesrates, der sich dafür bereits auf die Totalrevision des CO₂-Gesetzes bezieht, was schlicht nicht möglich ist. Diese Teilrevision der CO₂-Verordnung hat sich an der Teilrevision des CO₂-Gesetzes als Folge der Umsetzung der pa.lv. [17.405](#) zu orientieren.

In Art. 90 CO₂-V streicht der Bundesrat die Möglichkeit, selbst durchgeführte Projekte zur Reduktion von THG-Emissionen ab 2021 nicht mehr als Kompensationsleistungen anzurechnen. Diese Streichung ist nicht nachvollziehbar und im erläuternden Bericht mangelhaft begründet. Wieso plötzlich Projekte im Umfang von 150'000 Tonnen CO₂ nicht mehr anrechenbar sein sollen, ist zusätzlich fragwürdig, weil im erläuternden Bericht explizit darauf hingewiesen wird, dass diese Projekte ohne die Einnahmen aus den Emissionsverminderungen womöglich nicht mehr weitergeführt werden. Entsprechend würden weniger CO₂-Emissionen reduziert, wenn diese eigenen Projekte nicht mehr durchgeführt und nicht ersetzt werden könnten durch andere (externe) Projekte. Die Gefahr der Nichterfüllung der Kompensationspflicht aufgrund dieser Massnahme ist auch dem Bundesrat bewusst, wie er selbst auf S. 25 des erläuternden Berichtes bestätigt. Die FDP will dieses Risiko unter der bestehenden Übergangsgesetzgebung nicht eingehen und fordert den Bundesrat auf, diese Verordnungsanpassung rückgängig zu machen.

Ebenfalls klar abgelehnt wird die Anpassung von Art. 91 CO₂-V mit den verschärften Anforderungen an die Erfüllung der Kompensationspflicht. Auch hier sollte sich der Bundesrat an den üblichen Zielperioden des CO₂-Gesetzes orientieren und nicht einen weiteren Sonderstatus für das Jahr 2021 definieren. Die FDP fordert darum den Bundesrat auf, sich bei der Anrechenbarkeit der Projekte an der künftigen Periode 2021-2029 zu orientieren, um die Erfüllung der Kompensationspflicht zu sichern. Dies in Anlehnung an die gleiche Regelung der Periode 2013-2019, wo nur das Jahr 2020 gesondert behandelt wurde. Wieso nun das Jahr 2021 ebenfalls gesondert behandelt werden soll und ausschliesslich Emissionsverminderungen aus dem gleichen Jahr angerechnet werden, entbehrt jeglicher Grundlage.

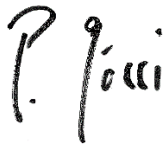
Zwischenziele für die CO₂-Abgabe

Das geltende CO₂-Gesetz erlaubt eine maximale CO₂-Abgabe von 120 Fr. / tCO₂ und wurde im Rahmen der Pa.lv. Burkart nicht weiter angepasst, was auch die FDP im Parlament unterstützt hatte. Nicht beschlossen wurden jedoch die Zwischenziele zur Festlegung der CO₂-Abgabe, die in Art. 94 der CO₂-Verordnung geregelt werden. Das nun vom Bundesrat vorgeschlagene Zwischenziel für das Jahr 2020 ist für die FDP jedoch ungenügend. Der Bundesrat wird darum aufgefordert, nicht erst 2020, sondern bereits für das Jahr 2019 ein neues Zwischenziel festzulegen. Damit kann sichergestellt werden, dass die CO₂-Abgabe im Zusammenspiel mit den restlichen Instrumenten zur CO₂-Reduktion (EHS, Zielvereinbarun-

gen etc.) einen Beitrag zur nationalen Zielerreichung bis 2021 leistet (-21,5% gegenüber 1990). Eine Fortsetzung der bisherigen Zwischenziele in Art. 94 CO₂-V würde für das Jahr 2019 voraussichtlich einen Wert von 68,5% gegenüber 1990 vorsehen. Wird dieses Ziel nicht erreicht, müsste die CO₂-Abgabe bereits ab 1. Januar 2021 auf 120 Fr. / tCO₂ erhöht werden.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Überlegungen.

FDP.Die Liberalen
Die Präsidentin

Handwritten signature of Petra Gössi in black ink.

Petra Gössi
Nationalrätin

Der Generalsekretär

Handwritten signature of Samuel Lanz in black ink.

Samuel Lanz



T +41 31 326 66 04
E urs.scheuss@gruene.ch

Bundesamt für Umwelt

3003 Bern

per E-Mail an: raphael.bucher@bafu.admin.ch

25. August 2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung); Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben die GRÜNEN für eine Stellungnahme zur Teilrevision der CO₂-Verordnung eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zur Vorlage zu äussern.

Die GRÜNEN stellen fest, dass der Bundesrat mit der CO₂-Verordnung erneut die Kompetenzen, die ihm das Gesetz gibt, nicht ausschöpft. Der Entwurf ist daher ungenügend und fällt weit hinter das zurück, was rechtlich möglich ist. Dies betrifft vor allem die Regelung der Neuwageneffizienz, die Kompensationspflicht für Treibstoffe und die Höhe der CO₂-Abgabe.

Aus Sicht der GRÜNEN sind folgende Anpassungen nötig:

Die grössten Schlupflöcher, welche das Neuwagenziel verwässern, müssen gestopft werden.

Schlupflöcher wie das sogenannte phasing-in und die Supercredits ermöglichen, dass in den kommenden Jahren erstens die 5-15 % der Fahrzeuge mit den höchsten CO₂-Emissionen nicht berücksichtigt werden und dass zweitens die Fahrzeuge mit den besten Werten mehrfach gezählt werden dürfen. Das erleichtert die Erreichung der Zielwerte enorm. Werden diese beiden Mechanismen nicht korrigiert, so wird die angestrebte Wirkung des Neuwagenziels de facto weiter verfehlt.

Der Kompensationssatz bei Treibstoffen muss ab 2021 auf mindestens 15% im Inland erhöht werden. Die GRÜNEN begrüssen die vorgesehene Erhöhung von 10 auf 12%, sie geht aber aufgrund der grossen Ziellücke zu wenig weit. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass das aktuelle Gesetz dem Bundesrat die Kompetenz gibt, den Kompensationssatz auf bis zu 40% zu erhöhen. Der Bundesrat hat es in der Vergangenheit verpasst, seine Kompetenz schon früher auszuschöpfen.

Die Anpassung der CO₂-Abgabe darf nicht auf Anfang 2022 hinausgeschoben werden. Parlament und Bevölkerung wollen, dass die CO₂-Emissionen weiter gesenkt werden. Ziel ist, dass im Jahr 2021 ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% gegenüber 1990 erreicht wird. Die CO₂-Abgabe muss daher auf Anfang 2021 angepasst werden.

Die GRÜNEN halten weiter fest, dass der Einbruch von Nachfrage und Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen nicht zu einem Abbau beim Klimaschutz führen darf. Wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen.

Die GRÜNEN bitten die Verwaltung zudem zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten überschwemmt werden und diese für 2021 und die nachfolgenden Jahre verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Schliesslich erwarten die GRÜNEN vom Bundesrat, dass er zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

Für die Ausführungen zu den Anpassungsvorschlägen verweisen wir auf die folgenden Seiten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und bitten Sie, die Vorlage entsprechend anzupassen. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Balthasar Glättli
Präsident



Urs Scheuss
stv. Generalsekretär

grüne / les verts / i verdi
waisenhausplatz 21 . 3011 bern . schweiz

Anträge der GRÜNEN zu Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Antrag Art. 27 Abs.2 (phasing-in):

² Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–~~2022~~2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: ~~90~~100 Prozent;
- ~~c. im Referenzjahr 2022: 95 Prozent~~

Antrag Art. 27 Abs. 3 (Supercredits)

³ Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–~~2022~~2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt;
- b. im Referenzjahr 2021: ~~1.671-~~ fach;
- ~~c. im Referenzjahr 2022: 1.33-fach.~~

Begründung: Die geltende CO₂-Verordnung hat zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher bei der Neuwageneffizienzmassnahme. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv. Die vorliegenden Bestimmungen bringen über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als möglich wären. Der Bericht «Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012 – 2018» des UVEK an die UREK der beiden Räte kommt zum Schluss, dass in den Jahren 2017 und 2018 die Emissionen von Neuwagen wieder ansteigen und somit die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften ausgeblieben ist. Die Massnahme muss daher aus Sicht der GRÜNEN verschärft werden.

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Benzinkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderer alternativen Antriebsformen deutlich.

Die GRÜNEN unterstützen zudem ausdrücklich, dass in Artikel 17 die missbräuchliche Inverskehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert wird. Wie im erläuternden Bericht geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert.

Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e

¹ Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen.

Der Kompensationssatz beträgt:

e. für das Jahr 2021: ~~42~~15 Prozent.

Begründung: Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t CO₂ im Jahre 2021). Diese Lösung ist auch kongruent mit dem neuen CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer*innen ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in Betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und abgeschrieben werden können.

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahr 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Da das Parlament im neuen CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% vorsieht, würde ein höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

Im Weiteren ist den GRÜNEN wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Zudem beantragen die GRÜNEN, vor allem zur Förderung von Wärmeverbänden, dass die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst-durchgeführten Projekten nachzukommen (Art. 90 und 91), weitergeführt wird.

CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff.)

Antrag Art. 94 Abs. 1 Bst. d

¹ Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar ~~2022~~2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr ~~2020~~2019 mehr als ~~67~~68.5 Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung: Die Anpassung führt den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet. Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen.



Grünliberale Partei Schweiz
Monbijoustrasse 30, 3011 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Per E-Mail an: raphael.bucher@bafu.admin.ch

21. August 2020

Ihr Kontakt: Ahmet Kut, Geschäftsführer der Bundeshausfraktion, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: schweiz@grunliberale.ch

Stellungnahme der Grünliberalen zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Vorlage und den erläuternden Bericht zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) und nehmen dazu wie folgt Stellung:

Allgemeine Beurteilung der Vorlage

Der Nationalrat hat in der Sommersession ein CO₂-Gesetz beschlossen, das deutlich weiter geht, als man es erwarten konnte – und trotzdem hat es in der Schlussabstimmung eine breite Mehrheit unterstützt. Vor diesem erfreulichen Hintergrund ist die Vernehmlassungsvorlage zur CO₂-Verordnung, die noch auf dem geltenden CO₂-Gesetz beruht, deutlich zu zaghaft und entspricht nicht mehr den Zielsetzungen des Parlaments.

Es ist jetzt an der Zeit, grössere Schritte zu machen und mit einer ambitionierteren Verordnung den gesetzlichen Rahmen besser auszunützen. Dazu sind die bestehenden Instrumente zu verstärken (insbes. CO₂-Abgabe auf Brennstoffe und Kompensationspflicht bei Treibstoffimporten) und bestehende Defizite (insbes. Neuwagenziele) zu korrigieren.

Bei den Neuwagenflottenzielen werden mit dieser Revision zwar einige Probleme angegangen, jedoch noch nicht konsequent genug umgesetzt. Die Umstellung auf WLTP sollte zwar nicht zu einer kalten Verschärfung der Flottenziele führen, darf aber auch nicht zu neuen Schlupflöchern und nicht nachvollziehbaren Rabatten (Supercredits, «Ökoinnovationen») führen.

Verschiedenen Anpassungen der CO₂-Verordnung werden nur für das Jahr 2021 gemacht. Diese sind vor dem Hintergrund der aktuellen Corona-Situation zu überarbeiten. Insbesondere muss vermieden werden, dass Corona-bedingte Emissionsminderungen zu Überschüssen an Zertifikaten oder zahllosen Emissionszielen führen. Soweit im Rahmen des geltenden CO₂-Gesetzes möglich, ist die Übertragung von Emissionsrechten aus dem Jahr 2020 ins Jahr 2021 zu unterbinden.

Stellungnahme zu einzelnen Bestimmungen der Vorlage

Bemerkung zu Art. 17

Die Grünliberalen begrüßen sehr, dass mit einer Anpassung von Artikel 17 Absatz 2 bestehende Schlupflöcher zur Umgehung der CO₂-Flottenziele geschlossen werden. Es ist richtig, dass künftig nur noch Fahrzeuge an die jeweilige Flottenbilanz der Personenwagen bzw. Lieferwagen und leichten Sattelschlepper angerechnet werden dürfen, die in der Schweiz nicht nur formell zum Verkehr zugelassen werden, sondern auch tatsächlich durch einen Endkunden in der Schweiz und entsprechend ihrer erstmaligen Zulassung genutzt werden.

Antrag: Streichung von Art. 26 Abs. 2 sowie Art. 27 Abs. 2 und 3

Begründung:

Die Mehrfachzählung von Elektroautos (Supercredits) ist ein Unding – speziell vor dem Hintergrund der Teilflottenziele. Mit den «Ökoinnovationen» wird ein genauso wenig nachvollziehbarer Sonderrabatt geschaffen. Deshalb sind Art. 26 Abs. 2 sowie Art. 27 Abs. 2 und 3 ersatzlos zu streichen.

Antrag zu Art. 89:

Abs. 1 Bst. e. für das Jahr 2021: ~~12~~ 15 Prozent.

Begründung:

Das Parlament will eine verstärkte Kompensation und hat im neuen CO₂-Gesetz einen Mindestsatz von 15 % festgelegt. Dieser Mindestwert ist schnellstmöglich zu erreichen.

Antrag zu Art. 94:

Abs. 1 Bst. d. ab 1. Januar ~~2022~~ 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr ~~2020~~ 2019 mehr als ~~67~~ 68.5 Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung:

Das neue CO₂-Gesetz verlangt für das Jahr 2021 eine weitere Senkung des CO₂-Ausstosses. Die Preissignale sind frühzeitig zu setzen, um dieses Ziel zu erreichen. Insbesondere vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie ist zudem das Jahr 2020 als Referenz völlig ungeeignet.

Antrag zu den Anhängen 8, 9 und 15:

Die Anhänge 8, 9 und 15 zur Berechnung und Zuteilung von Emissionsrechten sind unter Berücksichtigung der Effekte der Corona-Pandemie zu überarbeiten. Es ist sicherzustellen, dass keine überschüssigen Emissionsrechte aus dem Jahr 2020 übertragen werden und keine neuen Überschüsse generiert werden. Vielmehr ist die auf längere Frist absehbare Reduktion, insbesondere der Emissionen aus dem Flugbetrieb, als Chance zu sehen, die Emissionen zu senken.

Beilage zur Änderung der EnEV

Die Grünliberalen begrüßen, dass die Zielwerte der CO₂-Emissionen auf der Energieetikette ausgewiesen werden. So kann wenigstens ansatzweise der irreführenden Zuteilung in Energieklassen entgegengewirkt werden, bei der Fahrzeuge, die nicht einmal die CO₂-Emissionsziele erreichen, in der Energieeffizienzklasse A eingeteilt werden.

Wir danken ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen und Vorschläge.

Bei Fragen dazu stehen Ihnen die Unterzeichnenden sowie unsere zuständigen Fraktionsmitglieder, Nationalrätin Isabelle Chevalley und Nationalrat Martin Bäumle, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Handwritten signature of Jürg Grossen in blue ink.

Jürg Grossen
Parteipräsident

Handwritten signature of Ahmet Kut in blue ink.

Ahmet Kut
Geschäftsführer der Bundeshausfraktion

Basel, 24. August 2020

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Stellungnahme zum Anhörungsverfahren zur CO2-Verordnung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Wir danken Ihnen zur oben genannten Vernehmlassung Stellung nehmen zu können und lassen Ihnen hiermit unsere Anliegen im Zusammenhang mit der laufenden Anhörung zur CO2-Verordnung zukommen. Für die detaillierten Anträge verweisen wir auf die Stellungnahme des Verband freier Autohandel Schweiz (VFAS).

Vor allem die fehlenden CO2-Nischenziele für Autos ohne Europäische Genehmigung beeinträchtigen den Wettbewerb beträchtlich. Für uns ist es nicht nachvollziehbar, wieso diese Fahrzeuge gegenüber Europäischen Produkten mit Nischenzielen von den Schweizer Behörden benachteiligt werden und fordern Ihr Amt dazu auf, diese Ungleichbehandlung zu beheben.

Weiter möchten wir Sie darauf hinweisen, dass mit der existierenden 6-Monats-Regelung (Art. 17) auch viele Occasionen besteuert werden, welche die CO2-Steuer bei der Erstzulassung im Europäischen Ausland bereits bezahlt haben und möchten Sie zu einer Verkürzung oder zu einer Eliminierung dieser Frist anhalten.

Um den bürokratischen Aufwand einzudämmen beantragen wir zusätzlich den Entfall des Dokumentenversands ans ASTRA bei Typenschein-X-Fahrzeugen, was zurzeit erhebliche Unkosten verursacht.

David Trachsel
Präsident Junge SVP Schweiz
trachsel@jsvp.ch | +41 76 567 00 36



Um die CO₂-Reduktion im automobilen Bereich weiter zu fördern schlagen wir zudem vor, die Mehrfachgewichtung von Green-Fahrzeugen unter 50g CO₂ pro km (doppelt) zu verlängern, sowie die Limitierung auf 7,5g aufzuheben und für die Übertragbarkeit von CO₂-Guthaben am Ende der jeweiligen Abrechnungsperioden zu sorgen.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen

David Trachsel
Parteipräsident
Junge SVP Schweiz



Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Elektronisch an:
Raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 25. August 2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Antwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweiz hat – trotz eines Bevölkerungswachstums von 1,8 Millionen auf rund 8,5 Millionen Menschen (2018) – Ihren CO₂-Ausstoss zwischen 1990 bis 2017 um 14 Prozent verringert. Die Schweiz hat trotz Bevölkerungswachstums die (witterungsbereinigten-) Emissionen aus Brennstoffen zwischen 1990 und 2018 um rund 28,1 Prozent verringert. Der CO₂-Ausstoss aus Treibstoffen nahm zwischen 1990 und 2018 um rund 3 Prozent zu. Im gleichen Zeitraum nahm die Bevölkerung um rund 1,8 Millionen zu und das Total der Motorfahrzeuge nahm von 3,7 Millionen auf 6,1 Millionen zu. Hingegen hat die Entwicklung der Treibhausgasemissionen nach Fahrleistung in tCO₂-Äquivalent pro 1000 Fahrzeug-Kilometer zwischen 1990 und 2018 um rund 26 Prozent abgenommen. Die Schweiz hat trotz Bevölkerungswachstums zwischen 1990 bis 2017 sämtliche Treibhausgase um 12 Prozent gesenkt. Die Schweiz belegt mit 4.3 tCO₂/Person international Rang 86, was die Emissionen pro Kopf betrifft. Den 1. Rang belegt Qatar mit 38 tCO₂/Person, die USA belegt den 12. Rang mit 17 tCO₂/Person; Die Schweiz liegt somit an der Spitze und gehen Bevölkerungswachstum und Treibhausgasreduktion so weiter, wie in den letzten 10 Jahren, dann liegen wir bis 2030 bei einer Halbierung des Ausstosses, gegenüber 1990. Dies wäre sogar kompatibel mit dem Pariser Abkommen, ohne ein einziges zusätzliches Gesetz und ohne eine einzige zusätzliche Zwangsabgabe.

Aus Sicht der SVP belastet die Vorlage unter dem Strich die Bürgerinnen und Bürger – noch mehr – in unhaltbarer Art und Weise, weshalb diese im Grundsatz abgelehnt wird. Es ist bedenklich, dass trotz der bisherigen, mustergültigen Anstrengungen und der momentan wirtschaftlich angespannten Lage, mittels einer Verordnungsrevision die privaten Haushalte und die Unternehmungen absehbar derart krass zusätzlich belastet werden sollen.

Die vorliegende Verordnungsrevision soll die Übergangszeit bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes überbrücken und betrifft vor allem die Verminderungsverpflichtungen, die Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure und die CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge.

Kompensationspflicht für Importeure fossiler Treibstoffe

Die vorgeschlagene Revision des CO₂-Gesetzes legt im Artikel 3 für das Jahr 2021 ein Inlandziel fest. Dieses Inlandziel impliziert, dass die Emissionen im Jahr 2021 um rund 800 000 Tonnen CO₂eq zu vermindern sind. Um dieses Ziel zu erreichen, muss u.a. auch der Kompensationssatz von 10 Prozent im Jahr 2020 auf 12 Prozent im Jahr 2021 angehoben werden.

Der auf dem «Übergangs-CO₂-Gesetz» basierende Entwurf der CO₂-Verordnung bringt bezüglich der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure für das Jahr 2021 eine erhebliche Verschärfung mit sich, welche kaum erfüllt werden kann – dies räumt sogar der Erläuternde Bericht ein. Zudem steht dort wortwörtlich: *«Die Erhöhung des Kompensationssatzes verstärkt den Druck auf die Kompensationspflichtigen und somit die Wahrscheinlichkeit von Sanktionen.»*

Aus Sicht der SVP würde dieser Umstand die Bürgerinnen und Bürger sowie die Wirtschaft im kommenden Jahr zusätzlich belasten, was angesichts der derzeitigen, angespannten wirtschaftlichen Lage unhaltbar ist. Allein die «Sanktionen» werden bereits heute auf gegen 100 Mio. CHF geschätzt – «Sanktionen», welche schlussendlich auf die Konsumentinnen und Konsumenten überwältzt werden.

Abgabesatz auf fossile Brennstoffe

Gemäss Artikel 29 Absatz 2 des CO₂-Gesetzes beträgt der maximale CO₂-Abgabesatz 120 CHF pro Tonne CO₂. Die Abgabe wurde letztmals per 1. Januar 2018 erhöht und liegt heute bei 96 CHF pro Tonne CO₂. Die geltende Verordnung sieht bereits vor, dass die Abgabe auf 120 CHF je Tonne CO₂ erhöht werden kann (Art. 94 Abs. 1 Bst. c Ziff. 2 der CO₂-Verordnung). Mit der Anpassung der Verordnung werden Zeitpunkt und Schwellenwert «aktualisiert».

Hiervon sind vor allem wieder einmal die Bürgerinnen und Bürger direkt betroffen. Und das obwohl bspw. in den vergangenen 15 Jahren der Treibhausgasausstoss im Gebäudebereich kontinuierlich gesunken ist. Im Jahr 2018 wurden, verglichen mit dem Jahr 1990, 34 Prozent weniger Treibhausgase ausgestossen. Der reine CO₂-Ausstoss konnte bis 2018 auf 72 Prozent gesenkt werden.

Aus Sicht der SVP geht es bei diesem Grenzwert lediglich darum, eine Legitimation zu erhalten, um die Abgabe weiter zu erhöhen. Entsprechend lehnt die SVP die Erhöhung des Abgabesatzes auf Fr. 120.- pro Tonne CO2 per 1. Januar 2022, falls die CO2-Emissionen mehr als 67% gegenüber 1990 betragen, ausdrücklich ab.

Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Positiv zu werten ist der Umstand, dass einstweilen lieferwagenartige Sachtransportfahrzeuge bis 4'250 kg angerechnet werden können, sofern das 3'500 kg übersteigende Gewicht einzig durch das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik verursacht wird. Diese Bestimmung muss aus Sicht der SVP jedoch dahingehend weitergehen, indem diese Möglichkeit wenigstens allgemein und diskriminierungsfrei auf alle Fahrzeuge mit alternativen Antrieben ausgeweitet wird.

Im Zusammenhang mit dem Fahrzeughandel halten wir an dieser Stelle in allgemeiner Art und Weise die enormen Verwerfungen der Corona Krise auf den Automobilmarkt fest, welche einen negativen Einfluss auf die CO2-Ziele der Branche haben werden. Die gegebenen Effekte werden zu einer weniger starken Absenkung des diesjährigen CO2-Ausstosses neuer Personen- und Lieferwagen führen. Aus Sicht der SVP müssen daher zeitnah den faktisch neuen Gegebenheiten im Automobilmarkt auf Gesetzes- und Verordnungsstufe Rechnung getragen werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Generalsekretär



Emanuel Waeber



Per Mail an: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 25. August 2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung): Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

Hintergrund der Vernehmlassung: Die Schweiz soll ihren Klimazielen ohne Unterbruch nachkommen und ihre Treibhausgasemissionen im Jahr 2021 um weitere 1,5 Prozent gegenüber 1990 senken. Da die Totalrevision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2020 im Parlament noch nicht fertig beraten ist, sollen zentrale, aber zeitlich bis Ende 2020 befristete Instrumente des Klimaschutzes in einer Teilrevision des CO₂-Gesetzes bis Ende 2021 verlängert werden. Dies hat das Parlament am 20.12.2019 mit der Annahme des Bundesgesetzes über die Verlängerung der Befristung der Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe ([Link](#)) angenommen. Dieses wurde im Rahmen der Umsetzung der Pa.Iv. Burkart ([17.405](#)) erarbeitet. Die nun vorliegende Teilrevision der CO₂-Verordnung ist notwendig zur Umsetzung ebendieses Bundesgesetzes sowie zur Umsetzung der Änderung des Bundesgesetzes über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; [SR 641.71](#)).

- **Klimapolitische Instrumente werden verlängert:** Im geltenden CO₂-Gesetz sind drei zentrale Instrumente der Schweizer Klimapolitik zeitlich bis Ende 2020 befristet. Mit der im Dezember 2019 beschlossenen Teilrevision des CO₂-Gesetzes wird die *Befreiung von der CO₂-Abgabe mit Verminderungsverpflichtung für Betreiber emissionsintensiver Anlagen* und die *Kompensationspflicht für Importeure fossiler Treibstoffe* im CO₂-Gesetz bis Ende 2021 verlängert. Das seit Anfang 2020 mit demjenigen der EU verknüpften *Schweizer Emissionshandelssystem (EHS)* wird *hingegen unbeschränkt verlängert*. Um die Umsetzung dieser drei Instrumente zu konkretisieren, muss die CO₂-Verordnung angepasst werden. Mit der Anpassung wird auch die Möglichkeit verlängert, die CO₂-Abgabe auf 120 Fr. pro Tonne CO₂ anzuheben, wenn die CO₂-Emissionen aus fossilen Brennstoffen nicht genügend sinken. Sollten die Brennstoffemissionen im Jahr 2020 nicht genügend sinken, wäre also eine Anpassung der Abgabe per 1.1.2022 grundsätzlich möglich.
- **Emissionsvorschriften für Fahrzeuge werden angepasst:** Eine weitere Anpassung der CO₂-Verordnung betrifft die Emissionsvorschriften für Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper. Die mit dem neuen WLTP-Verfahren gemessenen CO₂-Emissionen neuer Fahrzeugmodelle liegen näher am tatsächlichen Treibstoffverbrauch und fallen um rund 25%

höher aus als die Emissionswerte nach dem alten Verfahren. Mit den hier vorgeschlagenen Änderungen werden die unter dem alten Messverfahren festgelegten Zielwerte für die Jahre 2021-2024 durch gleichwertige WLTP-Ziele ersetzt, so dass die von den Fahrzeugimporteuren verlangte Reduktionsleistung beibehalten bleibt.

Diese Verordnung stellt ein wichtiges Instrument im Kampf gegen den Klimawandel dar. Leider ist sie aber dafür aber völlig ungenügend. Der Bundesrat hat es bisher versäumt, seine Kompetenzen auszuschöpfen. Selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommens wurde die Verordnung nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt. Mit der Revision würde die Chance bestehen, die Verordnung zu verbessern bzw. wirkungsvoller zu machen. Doch mit dem nun zur Diskussion stehenden Entwurf werden die wichtigsten Schwachstellen nicht angegangen. Insbesondere bei der Neuwagenregelung, der Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure und der Erhöhung der CO₂-Abgabe wird die gesetzgeberische Kompetenz für mehr Klimaschutz nicht genutzt. Wir erachten folgende Anpassungen daher als zentral und sollten daher unbedingt aufgenommen werden:

- 1) **Die beiden Mechanismen, dass die 5-15 % der Fahrzeuge mit den höchsten CO₂-Emissionen für die Erreichung des Neuwagenziels nicht berücksichtigt werden und dass die Fahrzeuge mit den besten Werten dafür mehrfach gezählt werden dürfen, müssen unbedingt angepasst werden** (sog. *phasing-in* und die *Supercredits* in Art. 27). Denn damit wird die Erreichung der Zielwerte enorm erleichtert, womit das Neuwagenziel verwässert und die angestrebte Wirkung des Neuwagenziels de facto verfehlt wird.
- 2) **Eine Anpassung der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe ist bereits per 1.1.2021 statt erst per 1.1.2022 notwendig.** Dies ist nötig, damit sich die volle Wirkung der Massnahme entfalten und im Jahr 2021 ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% gegenüber 1990 erreicht werden kann.
- 3) **Die Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure soll auf mindestens 15% im Inland erhöht werden. Die vom Bundesrat vorgesehene Erhöhung von 10 auf 12% ist zwar zu begrüssen, geht unseres Erachtens aber zu wenig weit. Dies auch in Hinsicht darauf, dass das aktuelle Gesetz dem Bundesrat die Kompetenz gibt, den Kompensationssatz sogar auf bis zu 40% zu erhöhen.**

Wir möchten an dieser Stelle noch festhalten, dass der aufgrund der Covid-19-Krise bestehende und wohl auch noch in längerer Zukunft bestehende Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen darf. Denn ein wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Die aufgrund der Corona-Massnahmen entstandenen vorübergehenden Emissionsreduktionen dürfen daher nicht als Ersatz für die Anpassung von Regeln und Vorschriften betrachtet werden. Deshalb bitten wir die Verwaltung, zu prüfen welche «Corona-Sondereffekte» die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können.

Im Folgenden nehmen wir spezifisch Stellung zu den Anpassungsvorschlägen zum Verordnungstext.

1. Vorschriften für CO₂-Emissionen einer Neuwagenflotte

Für uns ist das CO₂-Neuwagenflottenziel eine der wichtigsten klimapolitische Massnahme im Verkehrs-Bereich. Es ist zurzeit das wichtigste Mittel, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Nebst der damit erreichten CO₂-Reduktion wirkt sich die Massnahme auch finanziell auf die Automobilist*innen in Form von eingesparten Benzinkosten aus. Mit der Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigt zudem die Attraktivität der E-Mobilität und anderen alternativen Antriebsformen. In der heutigen Form erlaubt die CO₂-Verordnung jedoch viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Durch die Kumulation der verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels wird die Wirkung insgesamt enorm abgeschwächt. Trotz den wenigen Verbesserungen in der vorliegenden Revision bleibt die Verordnung weit hinter dem Versprechen

zurück, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde.

Das aktuell gültige System hat sich als ungenügend erwiesen – stiegen in den Jahren 2017 und 2018 die Emissionen wieder an. Deshalb sind folgende Änderungen nötig, damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfalten kann:

- **Abschaffung des Teilflottenziels (phasing-in)**

Art. 27 Abs. 2

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;
- c. *Streichen*

Begründung: Die Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels bzw. zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure. Mit der aktuellen Fassung würden erst ab 2023 wirklich alle Fahrzeuge für die Berechnung des Neuwagenziels zählen. Aus klimapolitischer Sicht ist das zu spät. Schon ab dem nächsten Jahr sollen alle Fahrzeuge für die Erreichung des Neuwagenziel berücksichtigt werden.

Gemäss den Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, fällt die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer aus, wenn die Verordnung in diesem Punkt nicht geändert wird. Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der UREK-S. Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext im Ständerat und auch im Nationalrat eingebracht (Art. 11 Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetz). Es ist deshalb angezeigt, eine 1:1-Umsetzung analog der EU durchzuführen.

- **Abschaffung der Supercredits**

Art. 27 Abs. 3

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt;
- b. im Referenzjahr 2021: **einfach**;
- c. *Streichen*

Begründung: Die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählten Fahrzeuge (Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride) profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung (anstatt 1.67 bzw. 1.33 gemäss geltendem Recht) besteht daher für die Importeure immer noch ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um damit den Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen. Zudem würde dies die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen. Es sollen also bereits ab nächstem Jahr alle Fahrzeuge gleich viel zur Berechnung des Neuwagenziels beitragen.

- **Überprüfung des Umrechnungsfaktors von NEFZ auf WLTP:** Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung (Anhang 4.1, Punkt 4.7.4; EnEV; [SR 730.02](#)) entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. Im vorliegenden Entwurf für die CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor von NEFZ aus WLTP steigt damit bei Personenwagen von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor sogar 1.27. Wir erachten diese Erhöhung der Umrech-

nungsfaktoren als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften abgeschwächt wird. Die Umrechnungsfaktoren sollen daher erneut überprüft werden.

- **Präzisierung des Kriterium der erstmaligen Inverkehrsetzung wird begrüsst:** Mit der Präzisierung von Art. 17 Abs. 2 wird das Kriterium der erstmaligen Inverkehrsetzung dahingehend präzisiert, dass nur Fahrzeuge an die jeweilige CO₂-Flottenbilanz der Personenwagen bzw. Lieferwagen und leichten Sattelschlepper angerechnet werden können, die in der Schweiz nicht nur formell zum Verkehr zugelassen werden, sondern auch tatsächlich durch eine/n Endkunde/in und entsprechend ihrer erstmaligen Zulassung genutzt werden. Wir begrüssen diese Präzisierung sehr, da somit die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos verhindert werden kann. Denn wie im erläuternden Bericht geschildert wird, sind in der Vergangenheit verschiedentlich E-Fahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Diese Fahrzeuge waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Sie wurden jeweils als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde zudem ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Wir begrüssen die vorgeschlagene Änderung in Art. 17 also mit Nachdruck.

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

- **Erhöhung des Kompensationsanteils für Treibstoffimporteure**

Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:

[...]

e. für das Jahr 2021: **15** Prozent.

Begründung: Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Laut Gesetz könnte der Bundesrat einen Kompensationsanteil von bis zu 40% einführen. Von anfänglich 2% müssen die Treibstoffimporteure heute 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Aufgrund der sich seit längerem abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun längst überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Obwohl wir eine stärkere Erhöhung als nur auf 15% befürworten würden, wäre dies in der Schweiz jedoch innerhalb von wenigen Monaten nicht realisierbar. Zudem würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer *Stop-and-go*-Politik führen, da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert. Folglich soll der Anteil statt wie vom Bundesrat vorgeschlagen auf 12%, auf deren 15% erhöht werden. Damit kann zumindest ein wesentlicher Teil der erwarteten Ziellücke geschlossen werden.

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen

Weil bis 2021 ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% erreicht werden soll (gemäss Art. 3 Abs. 1^{bis} des [Bundesgesetz über die Verlängerung der Befristung der Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe und über die Änderung des Bundesgesetzes über die Reduktion der CO₂-Emissionen](#) vom 20.12.2019; Punkt 2. *CO₂-Gesetz vom 23. Dezember 2011*) ist es unseres Erachtens völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine Anpassung der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen zu planen. Es sollen daher folgende Anpassungen vorgenommen werden:

- **Anpassung Abgabesatz**

Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

[...]

d. ab 1. Januar **2021**: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr **2019** mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung: Die geforderte Anpassung führt den bisherigen Absenkepfad linear weiter. Sie verwendet jedoch das Stichjahr 2019 statt 2020, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt.

- **Biofuels als Brennstoffe:** Die in Art. 95 vorgeschlagene Änderung darf nicht dazu führen, dass die geltenden Schweizer Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Die geltenden Regeln sollen weiterhin sowohl für Biotreibstoffe, als auch für Biobrennstoffe angewendet werden. So sollen die Umwelt- und Sozialstandards von allen Biofuels eingehalten werden, insbesondere wenn sie zur rechnerischen Minderung von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird hier die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung

Wir befürchten, dass die vom Emissionshandel betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Dies auch aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung. Diese Problematik ist allerdings nicht auf Verordnungsstufe zu korrigieren. Trotzdem gibt es an dieser Stelle noch einen Punkt zu nennen:

- **Keine Übertragung von Emissionsrechten:** Aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten, bedingt durch die Corona-Massnahmen, ist insbesondere fürs aktuelle Jahr 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten zu rechnen. Emissionsrechte, die bis Ende 2020 kostenlos zugeteilt wurden, dürfen aber nicht in die «Paris»-Periode ab 2021 übertragen werden. Der Übertrag solcher Zertifikate ins nächste Jahr würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

5. Verminderungsverpflichtungen

- **Auslandszertifikate gemäss Regeln des Pariser Klimaabkommens:** Sofern ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese unserer Meinung nach zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen: Sie müssen ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.
- **Erleichtertes Reporting (Art. 97-99):** Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle haben aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Obwohl ein Abbau unnötiger Bürokratie grundsätzlich sehr zu begrüssen ist, sind hier solche Erleichterungen fehl am Platz. Sie sind nur gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und diese auch anwendet.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

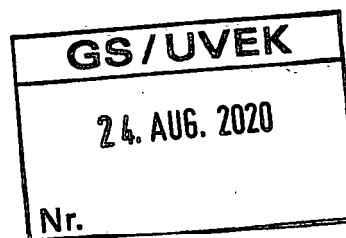
Mit freundlichen Grüssen
SP Schweiz



Christian Levrat
Präsident SP Schweiz



Claudia Alpiger
Politische Fachsekretärin SP Schweiz



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Brugg, 21. August 2020

Zuständig: Hannah Hofer
Sekretariat: Ursula Boschung
Dokument: 200821_Stellungnahme_Teilrevision_CO2
VO.docxCO2

Revision der CO₂-Verordnung Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 4. Mai laden Sie uns ein, zur oben genannten Vorlage Stellung zu nehmen. Für die uns gegebene Möglichkeit danken wir Ihnen bestens und sind gerne bereit, uns in dieser Angelegenheit vernehmen zu lassen.

Grundsätzliche Erwägungen

Die Schweizer Landwirtschaft ist vom Klimawandel stark betroffen, weshalb es für die hiesige Landwirtschaft wichtig ist, dass Massnahmen getroffen und Regulierungen in Kraft gesetzt werden, welche denselben eindämmen. Der Schweizer Bauernverband unterstützt deshalb grundsätzlich das Klimaabkommen von Paris und auch dessen Umsetzung auf gesetzlicher Ebene. Die Massnahmen zur Umsetzung führen aber auch zu zusätzlichen Kosten. Diese müssen ebenfalls beachtet werden. Um eine drohende Regulierungslücke bis zum Inkrafttreten des CO₂-Gesetzes 2022 zu vermeiden, unterstützen wir die Verlängerung der bestehenden Klimaschutzinstrumente für das Jahr 2021. Die Weiterführung der Inland-Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure begrüssen wir ausdrücklich. Die Aufrechterhaltung des Emissionshandelssystems (EHS), welches mittlerweile mit dem System der EU verknüpft ist, erachten wir als wichtige Notwendigkeit, ebenso die Neuregelungen bezüglich den Emissionsvorschriften im Rahmen des Neuwagenzieles. Jedoch wünschen wir, dass die Teilrevision der Verordnung besser auf das zukünftige CO₂-Gesetz abgestimmt ist.

CO₂ Abgabe auf Brennstoffe

Die von der Bundesversammlung beschlossenen und am 20. Dezember 2019 in Kraft getretenen Änderungen des CO₂-Gesetzes sehen explizit vor, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% reduziert werden sollen, um so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 zu erreichen (Art. 3 Abs.1). Der SBV unterstützt die Anpassung des Abgabebesatzes.

Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Seit 2011 hat der Bundesrat die Möglichkeit, den Kompensationssatz auf bis zu 40% zu erhöhen (Art. 16 Abs. 2). Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und 2020 nur 10% des verkauften Benzins und Diesel kompensieren. Aufgrund der sich abzeichnenden Zielverfehlung und der vom Parlament im Rahmen der Totalrevision geforderten Kompensation von 15%, soll die Kompensation bereits 2021 auf 15% erhöht werden. Trotz der Erhöhung würde der aktuell geltende maximale Kompensationsaufschlag auf fossile Treibstoffe von 5 Rp./L nicht erreicht. Nicht zuletzt würde durch die Erhöhung auch die ländlichen Regionen profitieren, weil dadurch beispielsweise

Seite 2 | 2

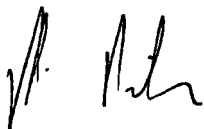
landwirtschaftliche Biomasseprojekte besser gefördert und unterstützt werden können. Für Projekteigner solcher Energieanlagen bedeutet dies mehr Investitionssicherheit und schafft die Voraussetzung, dass weitere Anlagen bereits 2021 in Betrieb genommen werden können.

Schlussbemerkungen

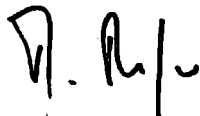
Wir hoffen, dass Sie unsere Anliegen berücksichtigen werden und danken Ihnen nochmals für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Schweizer Bauernverband



Markus Ritter
Präsident



Martin Rufer
Direktor

Bundesamt für Umwelt
Per Email
Raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 22. August 2020 sgv-Sc

Vernehmlassungsantwort Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99,8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Bereich Fahrzeuge

Der sgv unterstützt die vorgeschlagenen Änderungen mit den gleichen Vorbehalten, wie sie etwa die Verbände VFAS, AGVS und AutoSchweiz machen. In diesem Sinne unterstützt der sgv die Eingaben dieser Absender.

Die Schweiz möchte eine Regelung, die der der EU äquivalent ist. Äquivalenz beinhaltet nicht Gleichheit. Die EU-Regelungen bezüglich der Emissionsziele gelten für die Europäische Union als solche und nicht gesondert für die einzelnen Mitgliedstaaten. Die Ziele wurden für einen Markt mit rund 500 Mio. Einwohnern und 15 Mio. verkauften Neuwagen pro Jahr festgelegt. Die schiere Grösse des Marktes und die Besonderheiten der einzelnen Mitgliedstaaten ermöglichen bei der Zielerreichung eine grosse Flexibilität. So besteht erfahrungsgemäss in südeuropäischen Märkten eine grössere Nachfrage nach kleineren Fahrzeugen als in nördlichen Mitgliedstaaten. Dies führt dazu, dass diese Mitgliedstaaten die Nachfrage nach grösseren und schwereren Neuwagen in jenen Mitgliedstaaten ausgleichen.

Der Schweizer Markt ist demgegenüber ein kleiner Markt. Bei einer Einwohnerzahl von rund 10 Mio. werden jährlich rund 300'000 Neuwagen verkauft. Zudem wird die Nachfrage stark beeinflusst durch die Topografie (Allradantrieb) und Kaufkraft-Faktoren. Der Markt ist daher nicht mit dem Markt der Europäischen Union vergleichbar, sondern eher mit den isolierten Märkten von einzelnen Mitgliedstaaten, wie z.B. von Deutschland. Zur Gewährleistung eines Level Playing Fields zwischen der Schweiz und den umliegenden Mitgliedstaaten der EU sind daher bei der Umsetzung der Gesetzesrevision die Unterschiede innerhalb der EU und deren Mitgliedstaaten zu berücksichtigen. Das heisst, für die Schweiz sind entsprechend Ziele festzulegen, wie wenn die Schweiz (betreffend Emissionsvorschriften) ein EU-Mitgliedstaat wäre. Ansonsten besteht die Gefahr, dass Unternehmen in der Schweiz gegenüber Unternehmen in den umliegenden Mitgliedstaaten aufgrund unsachgemässer CO₂-Regelungen einen Wettbewerbsnachteil erfahren.

Da CO₂ keine Grenzen kennt, sollten die entsprechenden Bestimmungen in einem gesamteuropäischen Kontext –angewendet werden. Dabei erfordert die isolierte «Schweizer Umsetzung» der CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen sowie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper (LNF) diverse Einführungsmodalitäten, um ein mit der EU identisches Anstrengungsniveau («equal level of ambition») zu erreichen. Eine einseitige Benachteiligung der Fahrzeugkäufer in der Schweiz – seien es Privatpersonen im PW- oder Unternehmen im LNF-Bereich – muss aus gesamtwirtschaftlichen Erwägungen zwingend verhindert werden. Die vorgelegten Bestimmungen werden laut dem BFE-Grundlagenbericht in den Jahren 2020 bis 2023 zu Sanktionszahlungen seitens der Fahrzeug-Importeure von hunderten von Millionen Schweizer Franken (Personenwagen) führen. Dies bedeutet, dass das BFE für die Schweiz eine Umsetzung vorschlägt, welche zu massiven Sanktionszahlungen führt, obwohl das BFE selbst davon ausgeht, dass es in der EU zu keinen Bussenzahlungen kommen wird. Dies widerspricht dem Ziel, die EU-Emissionsvorschriften für die Schweiz mit gleicher Ambition wie in der EU umzusetzen.

Bereich Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Der sgv lehnt die vorgeschlagenen Änderungen ab. Die Änderungen der Artikel 89 bis 91 für das Jahr 2021 bringen eine erhebliche Verschärfung. Die vorgeschlagenen Änderungen verunmöglichen die Erfüllung der Kompensationspflicht beinahe. Dies wird vom erläuternden Bericht auf Seite 25 bestätigt. Die deshalb fälligen Pönalien werden etwa 100 Millionen Franken ausmachen.

Besonders problematisch ist die neue Regelung in Art. 91. Für die Erfüllung der Kompensationspflichten der Jahre 2020 und 2021 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen angerechnet, die im jeweiligen Jahr erzielt wurden. Der erläuternde Bericht liefert keine Begründung, dafür. Er hält lediglich lapidar fest, das Vorgehen sei analog zum Jahr 2020.

Im Jahr 2020 gilt diese Regelung, welche eine einschneidende Verschärfung gegenüber den Jahren 2013 bis 2019 darstellt, allerdings aus einem spezifischen Grund, der für das Jahr 2021 nicht gegeben ist: Das nationale CO₂-Gesetz kennt nur ein Zieljahr, das Jahr 2020, während sich die internationale Verpflichtung unter dem Kyoto-Protokoll auf die Zielperiode 2013 bis 2020 bezieht. Entscheidend ist mithin national die Emissionsbilanz des Jahres 2020, international die Emissionsbilanz der Periode 2013 bis 2020. Ein Vor- oder Nachholen von Emissionsverminderungen ist auf nationaler Stufe im Jahr 2020, anders als in den Vor-jahren, nicht möglich.

In der 2021 unter einsetzenden Verpflichtungsperiode, welche bis 2030 andauert, hat die Schweiz international diesmal zwei Emissionsziele abgegeben, ein Periodenziel für die Jahre 2021 bis 2030 sowie ein Ziel für das Jahr 2030 allein. In den Jahren 2021 bis 2029 ist somit gleich wie in den Jahren 2013 bis 2019 ein Vor- oder Nachholen von Emissionsverminderungen möglich. Damit besteht der Grund nicht, ein Ein-Jahres-Ziel zu stipulieren.

Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten

Der sgv lehnt auch die Regelung ab. Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen, soll gemäss der Vorlage aufgehoben werden. Der erläuternde Bericht spricht diesen pauschal die Zusätzlichkeit nach 2020 ab (S. 19). Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 Emissionsverminderungen im Umfang von rund 150'000 Tonnen CO₂eq entzogen. Da die Zusätzlichkeit der betroffenen über 100 Projekte seit 2013 jährlich akribisch geprüft wird, stellt sich die Frage, weshalb diese alle auf einen Schlag mit dem Neujahrstag 2021 nicht mehr additionell sein sollten. Dies umso mehr, als eingeräumt wird, dass die Projekte ohne die Einnahmen aus dem Verkauf der Emissionsverminderungen in finanzielle Schwierigkeiten geraten können und allenfalls sogar deren Einstellung droht – was ja ein eindeutiger Beleg ihrer Zusätzlichkeit wäre (S. 26).

Unklar ist die in diesem Zusammenhang im erläuternden Bericht getätigte Aussage, der Wegfall der selbst durchgeführten Projekte sollte zu mehr neuen Kompensationsprojekten im Jahr 2021 führen (S. 26). Zum jetzigen Zeitpunkt können praktisch keine neuen Projekte im Jahr 2021 mehr ausgelöst werden. Die Vorlaufzeit bis zur Registrierung von Kompensationsprojekten und deren anschliessender technischer Implementierung liegt typischerweise bei 12 bis 18 Monaten. In Kombination mit der Auflage, nur im Jahr 2021 erzielte Emissionsvermindernungen anrechnen zu können, sowie dem höheren Kompensationsatz führt somit der sachlich nicht nachvollziehbar stehende Ausschluss selbst durchgeführter Projekte direkt in die Nichteinhaltung der Kompensationspflicht.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgV



Hans-Ulrich Bigler
Direktor sgV, e. Nationalrat



Henrique Schneider
stellvertretender Direktor

Hopfenweg 21
PF/CP 5775
CH-3001 Bern
T 031 370 21 11
info@travailsuisse.ch
www.travailsuisse.ch

DETEC
Madame Simonetta Sommaruga
Présidente de la Confédération

Courriel : raphael.bucher@bafu.admin.ch

Berne, le 24 août 2020

Révision partielle de l'ordonnance sur le CO2. Consultation

Madame la Présidente de la Confédération,
Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité d'exprimer notre avis sur ce projet et c'est bien volontiers que nous vous le faisons parvenir.

Travail.Suisse, l'organisation faîtière indépendante des travailleurs et travailleuses, plaide pour une économie plus écologique, décarbonisée et soutient l'objectif du Conseil fédéral de zéro émissions nettes de CO2 d'ici 2050. Le chemin pour y parvenir sera long et difficile et nécessitera non seulement un green deal mais aussi un social deal afin que les coûts du changement climatique soit supportables pour tout le monde, en particulier les revenus modeste et les salarié-e-s.

C'est plus par pragmatisme que par conviction que nous acceptons les modifications prévues concernant le SEQE car la Suisse y est intégrée. En effet, contrairement à une taxe carbone, le SEQE ne couvre que certains secteurs et montre différentes variations de prix qui le rendent peu transparent. Nous doutons que le SEQE permette d'atteindre les objectifs climatiques à moindres coûts pour l'économie. Le système du SEQE présente en termes de stabilité et prévisibilité, de transparence et d'efficacité (moindres coûts) un bilan moins bon qu'une taxe carbone. Comme le SEQE suisse est maintenant couplé à celui de l'UE, nous espérons que la Suisse aura davantage d'influence pour un SEQE plus efficace et qu'elle s'engagera dans ce sens.

Nous pouvons accepter les principales mesures du projet qui visent à :

- garantir la poursuite du couplage du SEQE suisse avec celui de l'UE. Les diverses adaptations qui en résultent sont donc nécessaires. Nous soutenons les mesures pour éviter les fuites de carbone et qui pourraient menacer l'emploi.
- renforcer sensiblement les obligations pour les producteurs et les importateurs de carburants. Nous soutenons ici en particulier l'augmentation du taux de compensation de

la part d'émissions de CO2 du secteur des transports et la suppression des projets auto-réalisés dès 2021.

En ce qui concerne la réglementation sur la réduction des rejets de CO2 émis par les véhicules, nous saluons expressément la modification apportée à l'article 17 champ d'application pour éviter que l'on importe des véhicules peu polluants dans le seul but de les intégrer au calcul des sanctions prévues en cas de dépassement des valeurs cibles de CO2. L'alinéa 2 qui précise désormais que, pour être imputé au bilan de CO2 d'un parc de voitures de tourisme..., un véhicule doit non seulement être formellement admis à la circulation en Suisse mais également être effectivement utilisé par un client final conformément à l'utilisation correspondant à la première immatriculation, est particulièrement bienvenu. Il devrait permettre de mettre fin aux tricheries existantes dans ce domaine.

En vous remerciant par avance de réserver un bon accueil à notre réponse, nous vous adressons, Madame la Présidente de la Confédération, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.



Adrian Wüthrich, président



Denis Torche, responsable du dossier politique énergétique

Bundesamt für Umwelt
Herr Raphael Bucher
Sektion Klimapolitik
3003 Bern

Elektronisch: raphael.bucher@bafu.admin.ch

24. August 2020

Vernehmlassung zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Teilnahme an der Vernehmlassung zur Teilrevision der CO₂-Verordnung.

economiesuisse vertritt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt 2 Millionen Beschäftigten in der Schweiz. Unsere Mitglieder umfassen 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern sowie Einzelfirmen. Sämtliche dieser Unternehmen nutzen Energie für die Bereitstellung ihrer Dienste und Produkte und sind deshalb von der aktuellen Totalrevision des nationalen CO₂-Gesetzes und den damit einhergehenden Kostenfolgen betroffen. Die Gefahr von Struktureffekten, Verlagerungen und einer abnehmenden Wettbewerbsfähigkeit des Produktionsstandortes gilt es bei der Ausgestaltung zu berücksichtigen und eine Wachstumsbremse zu verhindern. Im Interesse unserer Mitglieder setzt sich economiesuisse ein für eine realistische, wirksame und kosteneffiziente Klimapolitik der Schweiz.

1 Allgemeine Bemerkungen

Im Zuge der Parlamentarischen Initiative Burkart (17.405) wurden die bisher bis auf Ende 2020 befristeten Instrumente im CO₂-Gesetz verlängert (Übergangsbestimmungen). Diese Anpassungen waren nötig und begrüssen wir sehr, weil damit eine Regulierungslücke verhindert werden konnte. Insofern ist die nun vorliegende Revision der Verordnung in diesem Zusammenhang ebenfalls erwünscht. Das Emissionshandelssystem (EHS) und die Verminderungsverpflichtung, verknüpft mit einer CO₂-Abgabebefreiung, sind für die Wirtschaft die beiden zentralen Instrumente zur Senkung ihrer CO₂-Emissionen, weshalb wir diese Anpassungen als wichtig und richtig erachten. Damit können diese In-

strumente nun kontinuierlich weitergeführt werden und die Investitionssicherheit bleibt für die Unternehmen gegeben. Gleichzeitig begrüssen wir die gleichwertigen Bedingungen (Äquivalenzprinzip) für Schweizer Unternehmen und Unternehmen aus der EU sowie, dass das BAFU diesem Prinzip bei der Ausgestaltung der Verordnung stark Rechnung trägt. Dies ist ein wichtiger Sinn und Zweck der Verknüpfung der Emissionshandelssysteme.

2 Detailbemerkungen

Im Folgenden sind die für economiesuisse wichtigsten Punkte aufgeführt, bei denen wir Anpassungen beantragen:

2.1 Unzulässigkeit von Mehrleistungen (Bescheinigungen)

Im aktuellen Gesetz können sich die Betreiber von Anlagen mit Verminderungsverpflichtung Bescheinigungen ausstellen lassen für die Erzielung von Emissionsverminderungen, dank denen der Reduktionsspfad um mehr als 5% unterschritten wird. Nun da das System der CO₂-Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung mittels Übergangsgesetz bis 2021 verlängert wird, sollte dies auch für diese Bescheinigungen gelten. Ohne diese Bescheinigungen im Jahr 2021 wird es für die Treibstoffimporteure unnötig schwieriger die Kompensationspflicht in diesem Jahr zu erfüllen. Zudem entfällt für die Unternehmen der wichtige Anreiz, solche zur Verminderungsverpflichtung zusätzlichen Emissionsverminderungen zu realisieren, was den Zielen des CO₂-Gesetzes diametral entgegensteht. Aus diesen Gründen sollte die Verordnung im Art. 12 Abs. 1 und 2 dementsprechend angepasst werden, indem die Jahreszahl 2020 durch die Jahreszahl 2021 ersetzt wird.

2.2 Entwicklung der Emissionsvorschriften für Neuwagen

economiesuisse ist der Ansicht, dass die Vorschriften der CO₂-Verordnung einerseits nicht den Wettbewerb im Binnenmarkt tangieren und andererseits keine neuen Handelshemmnisse nach sich ziehen sollten. Die vorgeschlagenen Änderungen (Art. 17 bis 36 sowie Anhänge 4 und 4a) bergen jedoch für den Automobilmarkt solche Risiken. Entsprechend ist auf Anpassungen zu verzichten, die eine Diskrepanz zum europäischen Ausland schaffen (bspw.: Verzicht auf abweichende Handhabung beim Vollzug der Emissionsvorschriften im Vergleich zur EU). Gleichzeitig benötigen die Automobilimporteure mehr Rechtssicherheit und Transparenz, was die praktischen Implikationen jeglicher Verordnungsänderungen angeht (bspw. in Bezug auf die Neuformulierung von Art. 17 der CO₂-Verordnung). Die Vernehmlassungsunterlagen lassen diesbezüglich Fragen offen.

Die Emissionsvorschriften für Neuwagen sollten so konzipiert werden, dass die Importeure nicht ohne eigenes Verschulden Sanktionszahlungen leisten müssen. Der Schweizer Markt ist bekanntlich klein und entsprechend der Marktentwicklung im Ausland relativ stark ausgeliefert. Kann die Entwicklung der Neuwagenflotten oder die Verfügbarkeit von emissionsarmen Fahrzeugen nicht mit den regulatorischen Anforderungen in der Schweiz mithalten (Letzteres ist im Zuge der Corona-Pandemie zurzeit der Fall), sollte dies bei der Verfügung von Sanktionen berücksichtigt werden. Hohe Sanktionen sind insofern schädlich, als dass sie die zukünftige Investitionsfähigkeit der Importeure eher hemmen als fördern und damit weitere Schritte zu klimafreundlicheren Importen gefährden.

In diesem Sinne unterstützen wir die Positionen unserer Mitglieder auto-schweiz und VFAS und verweisen für eine detailliertere Einschätzung auf deren Stellungnahmen.

2.3 Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Mit den Verschärfungen (höherer Kompensationssatz, Anrechenbarkeit von nur im Jahr 2021 erzielten Emissionsverminderungen, dem Wegfall von selbstdurchgeführten Projekten sowie Nicht-Übertragbarkeit Bescheinigungen) in den Artikeln 89 bis 91 und 140 Abs. 3 (neu) der CO₂-Verordnung wird von

den betroffenen Institutionen geschätzt, dass diese zu Strafzahlungen von etwa 100 Mio. Franken führen könnten. In Anbetracht der wirtschaftlich kritischen Situation aufgrund von Corona ist es nicht nachvollziehbar, dass Privathaushalte und die Wirtschaft dermassen zusätzlich belastet werden sollen.

- a) Kompensationssatz (Art 89 Bst. e): Die Erhöhung des Kompensationssatzes lag zwischen 2013 bis 2020 bei 1.25% im Jahr. Für das Jahr 2021 soll nun eine Erhöhung um 2% erfolgen. Diese Erhöhung erachten wir als unverhältnismässig.
- b) Anrechnung 2021 (Art. 91): Die Kompensationspflicht für das Jahr 2021 soll ausschliesslich mit Emissionsverminderungen erfüllt werden, welche in diesem Jahr erzielt wurden. Dies wird in Analogie zum Jahr 2020 festgelegt. Begründet wird diese Festlegung aber nicht. Das Jahr 2020 ist im Gegensatz zum Jahr 2021 ein Zieljahr. Weshalb diese Verschärfung, welche für das Zieljahr 2020 gilt, auch für das Jahr 2021 gelten soll, ist für uns nicht schlüssig erläutert und somit nicht nachvollziehbar. Bei regulärem Inkrafttreten des totalrevidierten CO₂-Gesetzes wäre das Jahr 2021 als Teil der flexiblen Periode 2021 bis 2029 betrachtet worden. Durch die Verzögerung erscheint es nun aber als singuläres Zieljahr, was nicht adäquat ist. Dies sollte in der Verordnung korrigiert werden.
- c) Selbst durchgeführte Projekte (Art. 90 und 91): Die Möglichkeit von selbst durchgeführten Projekten soll aufgehoben werden. Diesen Projekten wird die Additionalität pauschal nicht mehr zugesprochen. Das bedeutet, dass der Kompensationspflicht eine grössere Menge an (bisher additionalen) Emissionsverminderungen entzogen wird. Es ist für uns verständlich, weshalb diese Projekte auf einen Stichtag (1.1.2021) nicht mehr additional sind.
- d) Übertragung Bescheinigungen (Art. 140 Abs. 3 neu): Im Rahmen der Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020 ist eine Übertragung der Bescheinigungen, welche in der Periode 2013 bis 2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, in die Jahre 2021 bis 2025 gewährleistet und war in der parlamentarischen Beratung unumstritten. Dieser Punkt ging nun wohl bei den Übergangsbestimmungen vergessen. Daher erwarten wir, dass dieser Punkt dementsprechend angepasst wird, so dass die genannten Bescheinigungen im Jahr 2021 verwendet werden können. Diese Anpassung kann vorgenommen werden, ohne damit dem parlamentarischen Willen zu widersprechen.

Wir unterstützen in diesen Punkten die Positionen unseres Mitglieds Avenergy und verweisen für eine detailliertere Einschätzung auf dessen Stellungnahme.

2.4 Teilnahme am EHS per 1. Januar 2021

Sollte das totalrevidierte CO₂-Gesetz nicht per 1.1. 2022 in Kraft treten, laufen gemäss heutigem Wissensstand die Verminderungsverpflichtungen aus und die Betreiber der betroffenen Anlagen müssen die CO₂-Abgabe zahlen. Anlagen mit einer Gesamtfeuerungswärmeleistung von mindestens 10 MW, die eine Tätigkeit gemäss Anhang 7 der aktuell geltenden CO₂-V ausüben, können auf Gesuch ins EHS eingebunden werden (Opt-in). Damit betroffene Firmen ein allfälliges Opt-in Gesuch in Kenntnis der künftigen Rahmenbedingungen stellen können, wäre ein Verschieben der Frist für ein Opt-in Gesuch auf 31. Dezember 2021 angezeigt. Ansonsten ist davon auszugehen, dass viele Anlagenbetreiber auf Zusehen hin ein Gesuch einreichen und dieses später bei Klarheit der Verhältnisse wieder zurückziehen. Damit wäre ein grosser und unnötiger administrativer Aufwand verbunden. Deshalb beantragen wir, dass im Artikel 146g das Datum vom 28. Februar 2021 geändert wird auf 31. Dezember 2021.

3 Bemerkungen zu den Anhängen

Im Folgenden sind die von uns beantragten Anpassungen zu den Anhängen aufgeführt:

3.1 Anhang (Art. 5 Abs. 1 Bst. a), Emissionsverminderungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Um ein Netto-Null-Treibhausgasziel erreichen zu können, werden technische Lösungen wie CCS/CCU insbesondere in der Industrie eine wichtige Rolle spielen. Die CO₂-Abscheidung aus Rauchgasen industrieller Prozesse ist ein effektiver aber zurzeit noch unverhältnismässig kostenintensiver Lösungsansatz. Um Anreize für die weitere Entwicklung und Investitionen in entsprechende Projekte zu setzen, ist es von grosser Bedeutung, diese auch im EHS und bei der Ausstellung von Bescheinigungen als zulässige Emissionsverminderungen anzurechnen.

Deswegen beantragt *economiesuisse* die Streichung des Buchstaben b 'den Einsatz biologischer oder geologischer CO₂-Sequestrierung; ausgenommen ist die biologische CO₂-Sequestrierung in Holzprodukten'.

3.2 Anhang 9, Ziff. 2

Die Zementindustrie ist aufgrund der hohen nicht vermeidbaren (geogenen) CO₂-Emissionen deutlich stärker von sektorübergreifenden Kürzungen betroffen. Hier schlagen wir eine differenzierte Vorgehensweise vor, d.h. dass stark betroffene Industrien nicht mit dem gleich hohen Korrekturfaktor unterworfen werden, wie weniger stark betroffene Sektoren.

Der Korrekturfaktor für die Zementindustrie soll deshalb nur auf die Emissionen der Brennstoffe angewendet werden.

3.3 Anhang 9, Ziff. 3.1 Anpassungsfaktoren für Carbon Leakage

Im Bericht des World Economic Forums (WEF) über die weltweite Wettbewerbsfähigkeit 2016–2017 steht die Schweiz zum achten aufeinanderfolgenden Mal an erster Stelle. Sie gibt im internationalen Vergleich im Verhältnis zum BIP am meisten für Forschung und Entwicklung (F&E) aus (4. Rang innerhalb OECD-Länder). Konkret sind es rund 22 Mia. CHF, fast 3.4% des Schweizer BIP. Der grösste Anteil wird von privaten Unternehmen finanziert (86%) und durchgeführt (71%). Wir beantragen deshalb einen neuen Anpassungsfaktor 1 für Forschungs- und Entwicklungsanlagen im EHS. Dieser soll sicherstellen, dass der Forschungsstandort Schweiz auch weiterhin für private Investitionen attraktiv bleibt und die F&E-Arbeitsplätze nicht ins Ausland abwandern.

3.4 Anhang 9, Ziff. 4.1 indirekte Emissionen, Emissionsfaktor für Strommix in der Schweiz

Im Vergleich zur EU ist der Schweizer Strommix äusserst CO₂-arm. Der von der EU angesetzte Emissionsfaktor von 0,376 t CO₂ pro MWh wird daher den Schweizer Gegebenheiten nicht gerecht. Er reduziert die Anreize unnötig oder verhindert gar, dass Betreiber von Anlagen im EHS, bei denen indirekte Emissionen bei der Berechnung der Zuteilung berücksichtigt werden, die für den Klimaschutz sinnvolle Substitution mit Strom realisieren.

economiesuisse beantragt daher, dass der Emissionsfaktor des bezogenen Strommix jährlich anhand der Herkunftsnachweise für den verwendeten Strom berechnet wird. Kann der Emissionsfaktor so nicht ermittelt werden, werden die indirekten Emissionen für den verwendeten Strom mit 0,169 t CO₂ pro MWh bestimmt (siehe BAFU-Verbraucherstrommix).

3.5 Anhang 16

Mit der bisherigen Regelung können sich Betreiber von Anlagen im EHS (im Gegensatz zu Verminderungsverpflichtungen) den Biogasanteil in Gas aus Erdgasnetzen nicht anrechnen lassen (vergleiche dazu Anhang H.5, Vollzugsmittelteilung EHS für Betreiber von Anlagen). Damit wird den Betreibern von Anlagen im EHS die einfache Substitution mit Biogas verwehrt. Mit der Anrechenbarkeit kann über ein wirtschaftliches Instrument der Biogas-Anteil in der Schweiz erhöht werden.

Deswegen beantragt economiesuisse eine neue Ziffer 4 'Berechnung der CO₂-Emissionen für Betreiber von Anlagen' mit zusätzlich einer neuen Ziffer 4.1: Der Emissionsfaktor von Brennstoffen aus Biomasse ist null. Insbesondere auch für Biogasanteile in Gas aus Erdgasnetzen, deren ökologischer Mehrwert noch nicht veräussert wurde.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
economiesuisse



Kurt Lanz
Mitglied der Geschäftsleitung



Beat Ruff
Stv. Leiter Bereich Infrastruktur,
Energie und Umwelt



Bundesamt für Umwelt (BAFU)

Per Mail an:

Raphael.bucher@bafu.admin.ch

Basel, 18. August 2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir sind froh, zur Vernehmlassung der Teilrevision der CO₂-Verordnung Stellung nehmen zu können. Die Teilrevision bietet die einmalige Chance, trotz Verzögerung der Totalrevision des CO₂-Gesetzes dennoch die Schweizer Klimapolitik einen bedeutenden Schritt vorwärts zu bringen. Die Schweiz darf aufgrund ihrer bedeutenden globalen Vernetzung und Verantwortung diese Gelegenheit nicht ungenutzt lassen.

In Anbetracht dessen und der sich beschleunigenden Klimaveränderungen, sowie im Bestreben, die bereits nächstes Jahr in Kraft tretenden Pariser Klimaziele schnellstmöglich in Angriff zu nehmen – aber nicht zuletzt auch im Sinne der beschlossenen Energiestrategie 2050 – müssen klar ambitioniertere Regelungen und Massnahmen getroffen werden, als der Bund mit der Vorlage vorschlägt. Die vorgeschlagene Erhöhung der CO₂-Abgabe, aber auch die anvisierten Regelungen im Umgang mit Auslandszertifikaten und beim Import von Neuwagen und Treibstoffen, greifen dafür viel zu kurz. Hier muss der Bund dringend nachbessern und im Rahmen seiner vorhandenen Kompetenzen sehr viel ambitioniertere Vorgaben machen.

Zudem sollte das Schlupfloch, das angebliche biogene Anteile industrieller Produkte wie z. B. Altpneus enthalten, geschlossen werden und diese Anteile nicht mehr als CO₂-neutral bewertet werden

Wir bitten um Berücksichtigung der nachfolgenden Anträge und Erläuterungen zur Verbesserung der Verordnungsvorlage.

Freundliche Grüsse

Dr. med. Bernhard Aufdereggen
des. Präsident AefU



Bundesamt für Umwelt (BAFU)

Per Mail an:

Raphael.bucher@bafu.admin.ch

Basel, 18. August 2020

AefU-Stellungnahme zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Vorbemerkung

Die bisherige CO₂-Verordnung zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war bisher klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen bisher nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen selbst den gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angemessen, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Diese Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch strikt auf das geltende CO₂-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Pa Iv 17.405 Burkart.

Berücksichtigt die Vorlage die besondere Ausgangslage aufgrund der gegen Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen?

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund des Corona-Virus erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten für 2020

überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Benzinkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.

Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als sie eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selber fest: „In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus¹.“ Das aktuell gültige System hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im CO₂-Gesetz vom Parlament festgelegte CO₂-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen.

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;
- c. *Streichen*

Begründung:

Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den

¹ Medienmitteilung des Bundesrates vom 18.2.2020

Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihr CO₂-Emissionen um die 9 g CO₂/km (Zielerreichung der ungewichteten Emissionen) senken müssen².“ Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.“

Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie von 2013 S. 7720 beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die CO₂-Reduktion auf 680'000 Tonnen CO₂ pro Jahr, wenn Art. 27 CO₂V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von Art 27 CO₂V 460'000 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des Bundesrates von 2017 S. 3 bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in verlangte, als massive Verwässerung bezeichnet: „Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der Vorgaben und der CO₂-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper⁴.“

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialien entsprechend festgehalten.⁵ Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht.

Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt;
- b. im Referenzjahr 2021: **1- fach**;
- c. *Streichen*.

² Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 50

³ Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 32

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

⁵ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>

Begründung:

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es schlicht viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus widerspricht aber jeder Logik.

Verzerrter Umrechnungsfaktor NEFZ - WLTP

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der Vernehmlassungsvariante der CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

Wir begrüssen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht⁶ geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsfächen von Neuwagenverkäufen aufgrund der Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt:

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1. 1. 2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1. 1. 2022) und somit nicht die Zeit der momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

Zudem: Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

⁶ Seiten 9 und 10

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Biotreibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:

e. für das Jahr 2021: **15 Prozent**.

Begründung:

Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t CO₂ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und amortisiert werden können.

Im Weiteren ist es uns wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art 90/91.

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Antrag Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung:

Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichtjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Biofuels als Brennstoffe

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung befürchten wir, dass die betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art 46ff und Anhang 9)

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren CO₂-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und Altpneus in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

15%-Schwelle

Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.

Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich 1:1 zu übernehmen. Dies garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

5. Verminderungsverpflichtungen

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.

Auslandszertifikate

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen, also ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.

Erleichtertes Reporting (Art 97-99)

Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüssen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und anwendet.

6. Angeblich klimaneutraler biogener Anteil industrieller Produkte

Heute werden z.B. für Altreifen, Lösungsmittel, Kunststoffe und Altöl sogenannte biogene Anteile errechnet. Ihre CO₂-Emissionen gelten z. B. bei der Verbrennung in Zementwerken nicht als CO₂-Emissionen im Sinne des CO₂-Gesetzes. Mit den Pflanzen, die damals beim Wachsen CO₂-gebunden haben, haben diese industriellen Produkte allerdings (fast) nichts mehr zu tun, eben weil sie energieintensiv industriell verarbeitet worden sind. Mit CO₂-Neutralität haben diese Industrieprodukte nichts zu tun.

Via diese angeblich biogenen Anteile ‚alternativer Brennstoffe‘ hat die Zementindustrie gemäss Bundesamt für Umwelt 2017 weitere 250'000 Tonnen CO₂ ausgestossen, die nicht als CO₂-Emissionen gemäss Gesetz gelten. Das entspricht rund einem Drittel des der fossilen CO₂-Emissionen der Schweizer Zementwerke. Darunter hat es auch Holz, das auch nicht automatisch als CO₂-Neutral eingestuft werden darf.

Diese angeblich biogenen Anteile industrieller Produkte wie z. B. Altreifen bilden ein Schlupfloch in der CO₂-Bilanz, das etwa die Zementindustrie nutzt, aber wenig mit CO₂-Neutralität zu tun hat, wie wir in unserer Fachzeitschrift Oekoskop 1/20 aufgezeigt haben

http://www.aefu.ch/fileadmin/user_upload/aefu-data/b_documents/oekoskop/Oekoskop_20_1.pdf
Dass sie einen finanziellen Vorteil aus der angeblich CO₂-neutralen Biomasse zieht, bestätigt die Zementindustrie selbst. Eine von ihr mitverfasste Studie hält bereits 2012 fest, die Verwendung von Biomasse würde die Kosten für das Brennmaterial senken und erst noch «geringere Zertifikatskosten» für CO₂ verursachen.⁷

Dieses Schlupfloch muss dringend geschlossen und der CO₂-Ausstoss, der beim Verbrennen von industriellen Produkten wie z. B. Altpneus entsteht, vollständig als klimaaktive CO₂-Emission bewertet werden und dementsprechend als klimaaktiver CO₂-Ausstoss in die Klimabilanz einfließen muss.



Dr. med. Bernhard Aufderreggen
des. Präsident AefU

⁷ Christopher Ehrenberg et al.: CO₂-Grenzvermeidungskosten alternativer Brennstoffe in der Zementindustrie, Depotech 2012, Leoben, 11.2012.

Frau Bundespräsidentin
Simonetta Sommaruga

Eingabe per Email an: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 18. August 2020 // os

Stellungnahme zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Stellungnahme des Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) vertritt seit 1927 die Interessen von heute rund 4'000 Garagenbetrieben in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein.

Mit Schreiben vom 4. Mai 2020 haben Sie uns eingeladen, zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) Stellung zu nehmen. Für die damit eingeräumte Möglichkeit, im Rahmen des vorgenannten Verfahrens Stellung nehmen zu dürfen, möchte sich der AGVS in aller Form bedanken.

Der AGVS und seine Mitglieder sind nicht von allen Änderungen gleich stark bzw. überhaupt betroffen. Unsere Stellungnahme fokussiert sich deshalb auf die für das Autogewerbe bzw. die Mobilität relevantesten Punkte. Im Sinne einer einfachen Übersicht erfolgen unsere Kommentare anhand der jeweiligen Artikel der Verordnung.

a) CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge (Art. 2, 17, 24, 25, 26, 28, 29)

Generell begrüßen wir die vorgeschlagenen Anpassungen im Sinne eines möglichst verzerrungsfreien Übergangs zu den WLTP-Werten. Positiv hervorzuheben sind die vorgeschlagenen WLTP-Korrelationswerte von 118 bzw. 186 g CO₂/km anstelle der alten NEFZ-Werte 95 bzw. 147 g CO₂/km für PW bzw. leichte NFZ.

Ebenso ist es uns ein Anliegen, dass für die verschiedenen Marktakteure (Importeure) faire Rahmenbedingungen gelten, was mit den im Bericht auf den Seiten 9 und 10 skizzierten und sinnvollen Massnahmen zu Artikel 17 gegen missbräuchliche Geschäftspraktiken unterstrichen wird.

Die im Rahmen der Motion Bourgeois vorgesehenen Änderungen zur Kompensation des Zusatz-Gewichts emissionsfreier Antriebe bei leichten Nutzfahrzeugen in Form der Erhöhung des Gesamtgewichts von 3,5 auf 4,25 Tonnen unterstützen wir.

Einen «Schönheitsfehler» weist diese Erleichterung jedoch auf: sie gilt nur für reine E-Fahrzeuge und solche mit Brennstoffzellen, da der Begriff «emissionsfrei» so ausgelegt wird, dass im Betrieb garantiert keine CO₂-Emissionen entstehen, was bei Plug-In-Hybrid oder CNG-Fahrzeugen nicht ohne Weiteres gewährleistet werden kann. Dennoch würden wir es sehr begrüßen und als ein positives Signal in Richtung der Nutzfahrzeugbranche verstehen, wenn auch für Plug-In-Hybride und mit Biogas betriebene leichte Nutzfahrzeuge, die aufgrund der aufwendigeren umweltfreundlichen Technologie ja auch unter Gewichts- und Volumeneinschränkungen leiden, die Möglichkeit bestünde, das Mehrgewicht des alternativen Antriebs zu kompensieren.

Als Hinweis aus der Praxis möchten wir dazu anregen, die Umsetzung von Artikel 24 hinsichtlich die Zulassung von Fahrzeugen mit Mehrstufen-Genehmigung so zu gestalten, dass dies mit verhältnismässigem Aufwand erfolgen kann. Die oft in der Schweiz ansässigen mittelständischen Fahrzeugaufbauer bzw. -händler sind darauf angewiesen, dass sie ihren Kunden bereits vor der Realisation des Aufbaus konkrete Angaben zu Verbrauchs- und allfälligen Sanktionswerten machen können.

Anhang 4a, Ziff. 1.2 sollte unserer Meinung nach korrigiert werden, da die Übernahme der EU-Emissionsvorschriften durch die Schweiz auch die Übernahme der dazugehörigen EU-Regeln zur Ermittlung der Bezugsmasse bedingt. In der Formel zur Berechnung der individuellen Zielvorgabe ist deshalb das durchschnittliche Leergewicht der in der Schweiz im vorletzten Kalenderjahr vor dem Referenzjahr erstmals in Verkehr gesetzten Fahrzeuge (Mt-2) durch den in der EU geltenden Wert (M0) zu ersetzen. Schweizerische Alleingänge bei technischen Fragen wie der Bezugsmasse, insbesondere bei Lieferwagen und leichten Sattelschleppern, sind zwingend zu vermeiden, da sie die Zielvorgabe in der Schweiz um rund 16 Prozent gegenüber der EU verschärfen. Sinn und Zweck der Regulierung sollte aber eine Zielerreichung mit vergleichbaren Anstrengungen wie in der EU sein, was mit der geltenden Formel nicht gegeben ist. Hinzu kommt, dass in der EU teilweise kleine und leichte Modelle unter bestimmten Umständen als Nutzfahrzeuge angeboten und immatrikuliert werden dürfen. Diese Option besteht in der Schweiz nicht, was einen stark erhöhenden Einfluss auf das Durchschnittsgewicht von hiesigen N1-Flotten hat.

Abschliessend zum Thema der Emissionsvorschriften für Neuwagen möchten wir ausdrücklich darauf hinweisen, dass wir die offengehaltene Option einer späteren Absenkung der nun festgelegten absoluten WLTP-Ziele entschieden ablehnen. Die Regeln müssen lange genug vorher klar sein, um Investitions- und Planungssicherheit für Hersteller, Importeure, Händler und letztlich auch Fahrzeugkäufer – insbesondere im Flottenbereich - zu schaffen.

b) Kompensationssatz (Art. 89 Bst. e)

Laut Verordnungsentwurf müssen diejenigen CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen, mit einem Kompensationssatz von 12 Prozent für das Jahr 2021 kompensiert werden.

Die Erhöhung des Kompensationssatzes lag im Durchschnitt über die Verpflichtungsperiode 2013 bis 2020 bei lediglich 1.25% pro Jahr. Eine Erhöhung um 2% für das Jahr 2021 erscheint alleine deshalb schon unverhältnismässig. Hinzu kommt, dass die wirtschaftlich angespannte Situation ein denkbar schlechtes Umfeld für eine indirekte Preiserhöhung bei den Treibstoffen darstellt.

c) Ausschliessliche Anrechnung von 2021 erzielten Emissionsverminderungen (Art. 91)

Für die Erfüllung der Kompensationspflichten der Jahre 2020 und 2021 sollen gemäss Entwurf ausschliesslich Emissionsverminderungen angerechnet werden, die im jeweiligen Jahr erzielt wurden.

Der erläuternde Bericht liefert keine ausreichende Begründung, weshalb die Kompensationspflicht für das Jahr 2021 vollständig mit Emissionsverminderungen erfüllt werden muss, die im Jahr 2021 erzielt werden. Er hält lediglich fest, das Vorgehen sei analog zum Jahr 2020. Im Jahr 2020 gilt diese Regelung, welche eine einschneidende Verschärfung gegenüber den Jahren 2013 bis 2019 darstellt, allerdings aus einem spezifischen Grund, der für das Jahr 2021 nicht gegeben ist: Das nationale CO₂-Gesetz kennt nur ein Zieljahr, das Jahr 2020, während sich die internationale Verpflichtung unter dem Kyoto-Protokoll auf die Zielperiode 2013 bis 2020 bezieht. Entscheidend ist mithin national die Emissionsbilanz des Jahres 2020, international die Emissionsbilanz der Periode 2013 bis 2020. Ein Vor- oder Nachholen von Emissionsverminderungen ist auf nationaler Stufe im Jahr 2020, anders als in den Vorjahren, nicht möglich.

In der 2021 unter dem Pariser Übereinkommen einsetzenden Verpflichtungsperiode, welche bis 2030 andauert, hat die Schweiz international diesmal zwei Emissionsziele abgegeben, ein Periodenziel für die Jahre 2021 bis 2030 sowie ein Ziel für das Jahr 2030 allein. In den Jahren 2021 bis 2029 sollte somit gleich wie in den Jahren 2013 bis 2019 ein Vor- oder Nachholen von Emissionsverminderungen möglich sein.

Dass nun 2021 in Folge der Verzögerungen beim Gesetzgebungsprozess als singuläres Zieljahr erscheint, erscheint uns nicht korrekt zu sein. Bei regulärem Inkrafttreten des revidierten CO₂-Gesetzes auf Beginn der neuen Periode am 1. Januar 2021 wäre das Jahr 2021 ohne weiteres als Bestandteil der hinsichtlich des zeitlichen Anfalls von Emissionsverminderungen flexiblen Periode 2021 bis 2029 betrachtet worden. Sachlich besteht demnach keinerlei Notwendigkeit, das Jahr 2021 in Bezug auf die Anrechenbarkeit von Emissionsverminderungen zur Erfüllung der Kompensationspflicht dem Jahr 2020 gleichzusetzen.

d) Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen der Periode 2013 bis 2020 ins Jahr 2021

Bei der Behandlung der Pa. Iv. Burkart wurde leider vergessen, eine Übergangsbestimmung zu schaffen, welche die Übertragung der in der Periode 2013 bis 2020 ausgestellten, aber nicht verwendeten Bescheinigungen ins Jahr 2021 regelt. Im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes nach 2020 (Art. 57 Abs. 3) ist deren Übertragung in die Jahre 2021 bis 2025 hingegen gewährleistet, was zu keinem Zeitpunkt der bisherigen Debatte umstritten war.

Da aber die Übergangsbestimmungen des geltenden CO₂-Gesetzes die Übertragung von Bescheinigungen nicht behandeln, weil diese vor 2013 noch gar nicht existierten, fiel dies nun gewissermassen zwischen Stuhl und Bank. Der Bundesrat könnte das auf Verordnungsstufe korrigieren, ohne damit dem Willen des Parlaments zuwiderzuhandeln.

Dieser und der vorhergehende Punkt gehen dabei Hand in Hand: Nur, wenn die überschüssigen Bescheinigungen der Periode 2013 bis 2020 im Jahr 2021 verwendet werden können, sind de facto im Jahr 2021 andere als im Jahr 2021 erzielte Emissionsvermindierungen anrechenbar.

e) Unzulässigkeit selbst durchgeführter Projekte (Art. 90 und 91)

Die für die Stiftung KLIK wichtige Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen, soll gemäss Verordnungsentwurf aufgehoben werden. Im erläuternden Bericht auf Seite 19 wird als Begründung die fehlende Zusätzlichkeit nach 2020 aufgeführt. Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 wichtige Emissionsvermindierungen entzogen.

Da die Zusätzlichkeit der betroffenen Projekte jeweils bei jeder Monitoringperiode akribisch geprüft wird, stellt sich die Frage, weshalb diese alle auf einen Schlag mit dem Neujahrstag 2021 nicht mehr additionell sein sollten. Dies umso mehr, als eingeräumt wird, dass die Projekte ohne die Einnahmen aus dem Verkauf der Emissionsvermindierungen in finanzielle Schwierigkeiten geraten können und allenfalls sogar deren Einstellung droht – was ja ein eindeutiger Beleg ihrer Zusätzlichkeit ist.

Rätselhaft ist die in diesem Zusammenhang im erläuternden Bericht getätigte Aussage, der Wegfall der selbst durchgeführten Projekte sollte zu mehr neuen Kompensationsprojekten im Jahr 2021 führen (S. 26). Zum jetzigen Zeitpunkt können praktisch keine neuen Projekte im Jahr 2021 mehr ausgelöst werden. Die Vorlaufzeit bis zur Registrierung von Kompensationsprojekten und deren anschliessender technischer Implementierung liegt typischerweise bei 12 bis 18 Monaten. In Kombination mit der Auflage, nur im Jahr 2021 erzielte Emissionsvermindierungen anrechnen zu können, sowie dem höheren Kompensationssatz führt somit der Ausschluss durchgeführter Projekte direkt in die Nichteinhaltung der Kompensationspflicht.

Aufgrund unserer oben geschilderten Einschätzung stellen wir folgende konkrete Anträge zur Anpassung einzelner Artikel:

Art 2 Bst. a^{bis}:

Als emissionsfrei gelten Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb und mit Brennstoffzellen-Antrieb. Fahrzeuge mit Plug-In-Hybrid-Antrieb oder CNG/LNG-Antrieb, die nachweislich mehrheitlich elektrisch bzw. mit Biogas betrieben werden, gelten im Sinne dieser Bestimmung ebenfalls als emissionsfrei.

Art. 89 Abs. 1 Bst. e:
für das Jahr 2021: 11 Prozent.

Art. 90 Abs. 1:
[Die geltende CO2-Verordnung ist unverändert zu lassen.]

Art. 91 Abs. 2:
[Die geltende CO2-Verordnung ist unverändert zu lassen.]

Art. 91 Abs. 3:
[Die geltende CO2-Verordnung ist unverändert zu lassen.]

Art. 140 Abs. 3 (neu):
Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.

(Alternativ könnte ein Art. 139a geschaffen werden mit dem Titel «Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen aus dem Zeitraum 2013-2020» und demselben Text als Inhalt.)

Die Einführung des im Beiblatt der Vernehmlassungsunterlagen erwähnten CORE-Systems für den Vollzug von klimapolitischen Instrumenten erachten wir als sinnvoll und zeitgemäss.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme bedanken wir uns im Voraus bestens und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)



Urs Wernli
Zentralpräsident



Olivier Maeder
Mitglied der Geschäftsleitung

Frau Bundespräsidentin
Simonetta Sommaruga

Via E-Mail
raphael.bucher@bafu.admin.ch

Zürich, 11. August 2020

Stellungnahme zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, uns zum o.g. Geschäft vernehmen zu lassen.

1. Einleitende Bemerkungen

Avenergy Suisse vertritt die Interessen der Importeure flüssiger Brenn- und Treibstoffe. Unsere Mitglieder sind gemäss CO₂-Gesetz verpflichtet, einen Teil des durch Treibstoffe verursachten CO₂-Ausstosses zu kompensieren. Wir konzentrieren uns in unserer Stellungnahme auf diesen Aspekt des vorliegenden Verordnungsentwurfes, den wir mit grossen Bedenken zur Kenntnis nehmen.

Der auf dem «Übergangs-CO₂-Gesetz» basierende Entwurf der CO₂-Verordnung bringt bezüglich der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure in den Artikeln 89 bis 91 für das Jahr 2021 eine erhebliche Verschärfung mit sich, welche die Erfüllung der Kompensationspflicht im Jahr 2021 nahezu unerfüllbar macht. Sogar der erläuternde Bericht räumt dies ein (S. 25). Gemäss Schätzung der Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation KliK, welche die Kompensationspflicht im Auftrag unserer Mitglieder erfüllt, könnte dies eine Strafzahlung in der Grössenordnung von gegen 100 Mio. Fr. zur Folge haben. Dies würde Konsumentinnen und Wirtschaft im kommenden Jahr zusätzlich belasten, was uns angesichts der derzeitigen angespannten wirtschaftlichen Lage der privaten Haushalte und Unternehmen sehr unangebracht erscheint.

2. Kommentare zu den Anpassungen im Einzelnen

a) Kompensationssatz (Art. 89 Bst. e)

Verordnungsentwurf

Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt für das Jahr 2021: 12 Prozent.

Stellungnahme

Gemäss dem erläuternden Bericht begründet sich die Höhe des Kompensationssatzes von 12% im Jahr 2021 aus dem zusätzlichen Reduktionsbedarf von 800'000 Tonnen CO₂eq gegenüber dem Jahr 2020, der sich wiederum aus dem gesetzlichen Verminderungsziel von 21.5% gegenüber 1990 ergibt. Davon sollen also vom Kompensationsinstrument allein gut 300'000 Tonnen CO₂eq oder fast 40% getragen werden.

Es erstaunt, dass die übrigen Instrumente des CO₂-Gesetzes – namentlich die CO₂-Abgabe, das Gebäudeprogramm, das Emissionshandelssystem sowie die Emissionsvorschriften für Fahrzeuge – derart unwirksam sind, dass sie zusammen nicht einmal zwei Drittel der benötigten Wirkung liefern. Fragwürdig ist aber vor allem der Ansatz, die verbleibende Fehlmenge einem einzigen Instrument quasi als «Residualgrösse» aufzubürden. Auch lag die Erhöhung des Kompensationssatzes im Durchschnitt über die Verpflichtungsperiode 2013 bis 2020 bei lediglich 1.25% pro Jahr. Eine Erhöhung um 2% für das Jahr 2021 allein erscheint vor diesem Hintergrund unverhältnismässig.

b) Ausschliessliche Anrechnung von 2021 erzielten Emissionsverminderungen (Art. 91)

Verordnungsentwurf

Für die Erfüllung der Kompensationspflichten der Jahre 2020 und 2021 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen angerechnet, die im jeweiligen Jahr erzielt wurden.

Stellungnahme

Der erläuternde Bericht liefert keine Begründung, weshalb die Kompensationspflicht für das Jahr 2021 vollständig mit Emissionsverminderungen erfüllt werden muss, die im Jahr 2021 erzielt werden. Er hält lediglich lapidar fest, das Vorgehen sei analog zum Jahr 2020.

Im Jahr 2020 gilt diese Regelung, welche eine einschneidende Verschärfung gegenüber den Jahren 2013 bis 2019 darstellt, allerdings aus einem spezifischen Grund, der für das Jahr 2021 nicht gegeben ist: Das nationale CO₂-Gesetz kennt nur ein Zieljahr, das Jahr 2020, während sich die internationale Verpflichtung unter dem Kyoto-Protokoll auf die Zielperiode 2013 bis 2020 bezieht. Entscheidend ist mithin national die Emissionsbilanz des Jahres 2020, international die Emissionsbilanz der Periode 2013 bis 2020. Ein Vor- oder Nachholen von Emissionsverminderungen ist auf nationaler Stufe im Jahr 2020, anders als in den Vorjahren, nicht möglich.

In der 2021 unter dem Pariser Übereinkommen einsetzenden Verpflichtungsperiode, welche bis 2030 andauert, hat die Schweiz international diesmal zwei Emissionsziele abgegeben, ein Periodenziel für die Jahre 2021 bis 2030 sowie ein Ziel für das Jahr 2030 allein. In den Jahren 2021 bis 2029 ist somit gleich wie in den Jahren 2013 bis 2019 ein Vor- oder Nachholen von Emissionsverminderungen möglich.

Es ist allein der Langsamkeit des Gesetzgebungsprozesses geschuldet, dass nun 2021 als singuläres Zieljahr erscheint. Bei regulärem Inkrafttreten des revidierten CO₂-Gesetzes auf

Beginn der neuen Periode am 1. Januar 2021 wäre das Jahr 2021 ohne weiteres als Bestandteil der hinsichtlich des zeitlichen Anfalls von Emissionsverminderungen flexiblen Periode 2021 bis 2029 betrachtet worden. Sachlich besteht demnach keinerlei Notwendigkeit, das Jahr 2021 in Bezug auf die Anrechenbarkeit von Emissionsverminderungen zur Erfüllung der Kompensationspflicht dem Jahr 2020 gleichzusetzen.

c) Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen der Periode 2013 bis 2020 ins Jahr 2021

Der Gesetzgeber hat es bei der Behandlung der Pa. Iv. Burkart versäumt, eine Übergangsbestimmung zu schaffen, welche die Übertragung der in der Periode 2013 bis 2020 ausgestellten, aber nicht verwendeten Bescheinigungen ins Jahr 2021 regelt. Im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes nach 2020 (Art. 57 Abs. 3) ist deren Übertragung in die Jahre 2021 bis 2025 hingegen gewährleistet, was zu keinem Zeitpunkt der bisherigen Debatte umstritten war.

Da aber die Übergangsbestimmungen des geltenden CO₂-Gesetzes die Übertragung von Bescheinigungen nicht behandeln, weil diese vor 2013 noch gar nicht existierten, fiel dies nun gewissermassen zwischen Stuhl und Bank. Der Bundesrat könnte das auf Verordnungsstufe korrigieren, ohne damit dem Willen des Parlaments zuwiderzuhandeln.

Dieser und der vorhergehende Punkt gehen dabei Hand in Hand: Nur wenn die überschüssigen Bescheinigungen der Periode 2013 bis 2020 im Jahr 2021 verwendet werden können, sind de facto im Jahr 2021 andere als im Jahr 2021 erzielte Emissionsverminderungen anrechenbar.

d) Unzulässigkeit selbst durchgeführter Projekte (Art. 90 und 91)

Stellungnahme

Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen, soll aufgehoben werden. Der erläuternde Bericht spricht diesen pauschal die Zusätzlichkeit nach 2020 ab (S. 19). Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 Emissionsverminderungen im Umfang von rund 150'000 Tonnen CO₂eq entzogen.

Da die Zusätzlichkeit der betroffenen über 100 Projekte seit 2013 jährlich akribisch geprüft wird, stellt sich die Frage, weshalb diese alle auf einen Schlag mit dem Neujahrstag 2021 nicht mehr additionell sein sollten. Dies umso mehr, als eingeräumt wird, dass die Projekte ohne die Einnahmen aus dem Verkauf der Emissionsverminderungen in finanzielle Schwierigkeiten geraten können und allenfalls sogar deren Einstellung droht – was ja ein eindeutiger Beleg ihrer Zusätzlichkeit wäre (S. 26).

Rätselhaft ist die in diesem Zusammenhang im erläuternden Bericht getätigte Aussage, der Wegfall der selbst durchgeführten Projekte sollte zu mehr neuen Kompensationsprojekten im Jahr 2021 führen (S. 26). Zum jetzigen Zeitpunkt können praktisch keine neuen Projekte im Jahr 2021 mehr ausgelöst werden. Die Vorlaufzeit bis zur Registrierung von Kompensationsprojekten und deren anschliessender technischer Implementierung liegt typischerweise bei 12 bis 18 Monaten. In Kombination mit der Auflage, nur im Jahr 2021 erzielte Emissionsverminderungen anrechnen zu können, sowie dem höheren Kompensationsatz führt somit der sachlich auf tönernen Füßen stehende Ausschluss selbst durchgeführter Projekte direkt in die Nichteinhaltung der Kompensationspflicht.

e) Unzulässigkeit von Mehrleistungen

Das System der CO₂-Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung wird durch das Übergangsgesetz um ein Jahr bis Ende 2021 verlängert. Es ist nicht nachvollziehbar, warum dies nicht auch für die Möglichkeit gilt, dass sich die Betreiber von Anlagen mit Verminderungsverpflichtung Bescheinigungen ausstellen lassen können für die Erzielung von Emissionsverminderungen, dank denen der Reduktionspfad um mehr als 5% unterschritten wird. Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 rund 100'000 Bescheinigungen entzogen, womit die Nichterfüllung der Kompensationspflicht 2021 nochmals wahrscheinlicher wird. Für die Betreiber der Anlagen entfällt der Anreiz, entsprechende zusätzliche Emissionsverminderungen zu erzielen; die gegenteilige Behauptung im erläuternden Bericht (S. 9) ist unfundiert.

3. Konkrete Anträge

Art. 12 Abs. 2:

Die Bescheinigungen werden für Emissionsverminderungen im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad abzüglich 5 Prozent und den Treibhausgasemissionen im betreffenden Jahr, letztmals 2021, ausgestellt.

Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

für das Jahr 2021: 11 Prozent.

Art. 90 Abs. 1:

[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]

Art. 91 Abs. 2:

[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]

Art. 91 Abs. 3:

[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]

Art. 140 Abs. 3 (neu):

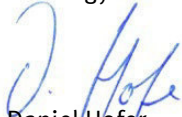
Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.

(Alternativ könnte ein Art. 139a geschaffen werden mit dem Titel «Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen aus dem Zeitraum 2013-2020» und demselben Text als Inhalt.)

Wir hoffen, dass unsere Bedenken und Änderungsvorschläge Eingang in die weitere Ausarbeitung des Verordnungsentwurfs einfließen und danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Avenenergy Suisse



Daniel Hofer
Präsident



Roland Bilang
Geschäftsführer



Bundesamt für Umwelt BAFU
Abteilung Klima
Frau Andrea Burkhardt
3003 Bern

Sissach, 14. August 2020

Teilrevision CO₂-Verordnung

Entwurf und Erläuterungen vom 4. Mai 2020

Stellungnahme des Verbandes der Schweizerischen Biotreibstoffindustrie (Biofuels Schweiz)

Sehr geehrte Frau Burkhardt

Für die Möglichkeit einer Stellungnahme zur Teilrevision der CO₂-Verordnung infolge der Umsetzung der Pa.lv. 17.405 danken wir Ihnen bestens. Biofuels Schweiz ist direkt betroffen von den Anpassungen der Art. 89 bis 91. Dazu nehmen wir wie folgt Stellung:

Einschätzung der Teilrevision

Die vorgeschlagenen Anpassungen genannter Artikel verschärfen die Auflagen an die Treibstoffimporteure bzw. ihre Kompensationsgemeinschaft, die Stiftung KliK, erheblich. Sie verunmöglichen die Erfüllung der Kompensationspflicht im Jahr 2021. Wie Sie im erläuternden Bericht schreiben, würden Bussen in der Höhe von 100 Mio. Franken anfallen, die die Konsumentinnen und Konsumenten an der Tankstelle bezahlen und als zusätzliche Einnahmen in die allgemeine Bundeskasse fliessen. Wir erachten es als bedenklich, wenn die Behörde die Auflagen so setzt, dass diese nicht mehr erfüllt werden können. Ein solches Vorgehen widerspricht u.E. Art. 9 der Bundesverfassung zum Schutz vor Willkür und der Wahrung von Treu und Glauben.

Zusammenfassung der Erkenntnisse

- ⇒ Die vorgeschlagenen Verschärfungen der Kompensationspflicht für die Treibstoffimporteure erfolgen ohne Not und sind unzureichend begründet.
- ⇒ Dass das total revidierte CO₂G nicht per 1.1.2021 in Kraft tritt, hat die Politik und nicht die Treibstoffimporteure verschuldet. Deshalb stösst insbesondere der Vorschlag, für das Jahr 2021 das Regime des Jahres 2020 zu übernehmen, auf Unverständnis. Im aktuellen CO₂G wird das Jahr 2020 als Zieljahr ausgewiesen; im total revidierten CO₂G das Jahr 2030. 2021 ist deshalb als «normales» Jahr zu beurteilen, in dem auch Bescheinigungen aus den Vorjahren angerechnet werden.
- ⇒ Die Kombination der in den Artikeln 89, 90 und 91 Änderungen – Kompensationssatz 12 Prozent / ausschliessliche Anrechnung im Jahr 2021 / Aufhebung der Additionalität selbst durchgeführter Projekte – führt dazu, dass die Treibstoffimporteure die Kompensationspflicht des Jahres 2021 nicht erfüllen können. Die Zeche bezahlen schlussendlich die Konsumentinnen und Konsumenten. Diese Tatsachen stellt sogar der erläuternde Bericht fest.
- ⇒ Der Kompensationssatz für das Jahr 2021 könnte auf 12 Prozent festgesetzt werden, sofern 2021 auch Bescheinigungen aus den Vorjahren angerechnet werden.
- ⇒ Selbst durchgeführte Projekte sind zeitlich limitiert und laufen so oder so in den nächsten Jahren aus. Eine vorzeitige Praxisänderung ergibt keinen Sinn und setzt die Kompensationspflichtigen unnötig unter Druck.

Anträge:

Die Behörden sollten die Verordnungen so ausgestalten, dass Wirtschaft und Gesellschaft dem Willen des Gesetzgebers nachkommen können. Daher beantragen wir, nachfolgende Artikel der Teilrevision der CO₂V wie folgt anzupassen:

Art. 89 Abs. 1 Bst. e

für das Jahr 2021: 12 Prozent, sofern Bescheinigungen aus den Vorjahren angerechnet werden können

Art. 90 Abs. 1

Art. 90 Abs. 1 bitte unverändert übernehmen

Art. 91

Abs. 2 bitte unverändert übernehmen

Abs. 3 bitte unverändert übernehmen



Biofuels Schweiz

Verband der Schweizerischen Biotreibstoffindustrie

Ramon Werner
Präsident

Ulrich Frei
Geschäftsführer

act Cleantech Agentur Schweiz
Mühlegasse 29
CH-8001 Zürich

T +41 58 750 05 00
F +41 58 750 05 01
www.act-schweiz.ch

Ihr Ansprechpartner:
Andreas Rothen
Tel. +41 79 365 14 88
a.rothen@act-schweiz.ch

[act Cleantech Agentur Schweiz • Mühlegasse 29 • 8001 Zürich](http://www.act-schweiz.ch)

Schweizerische Eidgenossenschaft
Bundespräsidentin

Eingereicht an:
raphael.bucher@bafu.admin.ch

Zürich, 27.07.2020

Stellungnahme zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin,
sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, die Umsetzungsvorschläge der Verwaltung zum verlängerten CO₂-Gesetz zu prüfen. Gerne nehmen wir zu folgenden Aspekten Stellung:

- Art. 79 Veröffentlichung von Informationen: Uns erschliesst sich die Notwendigkeit nicht, die beauftragte private Organisation zu veröffentlichen. Es ist zu befürchten, dass findige Beratungsunternehmen aufgrund dieser Zusatzinformation gezielt versuchen werden, die Kunden mit minderwertigen Betreuungsangeboten zu ködern. Dies würde zwar den Wettbewerb erhöhen, aber die Qualität der Beratung mindern.
- Art. 94 Abgabesatz: Die Verordnung sieht vor, dass die CO₂-Abgabe per 1.1.2022 allfällig auf 120 CHF je Tonne CO₂ erhöht werden kann. Wir unterstützen diese geplante Erhöhung, falls das Brennstoffziel nicht erreicht wird, um die Bemühungen zur Verringerung des Einsatzes fossiler Brennstoffe weiter voranzutreiben.
- Art. 95 Nachweis der Abgabeentrichtung: Wir begrüßen die neue Vorschrift, dass zukünftig bei biogenen Brennstoffen ebenfalls die Brennstoffmenge auf den Rechnungen transparent zu deklarieren ist. Es handelt sich um einen Schritt in die richtige Richtung, löst aber die Problematik im Vollzug nicht. Es ist damit nach wie vor nicht ersichtlich, welcher Anteil der biogenen Brennstoffe aus der Schweiz und welcher Anteil aus ausländischer Herkunft stammt. Für die Rückerstattung der Abgabe und den Nachweis der Emissionen ist dies jedoch relevant. Daher schlagen wir vor, ebenfalls die Herkunft des biogenen Brennstoffes auf den Rechnungen zu deklarieren. Diese Problematik sollte ebenfalls beim Monitoring des Jahres 2021, welches voraussichtlich über die CORE Datenbank laufen wird, berücksichtigt werden (entsprechende Eingabefelder einbauen).
- Art. 97 Gesuch um Rückerstattung: Auch wenn wir grundsätzlich den Abbau des administrativen Aufwands unterstützen, sehen wir in der Praxis ein Problem, wenn die Rechnungen nicht beigelegt werden. Damit fehlen die Grundlagen, um die Angaben im Monitoring sowie beim Rückerstattungsgesuch zu kontrollieren. Diese Kontrolle macht bisher einen relevanten Teil unserer Arbeit aus, insbesondere der Abgleich mit der Warenbuchhaltung und dem Gesuch der Rückerstattung der Oberzolldirektion. Uns erschliesst sich nicht, wie die Oberzolldirektion zukünftig die Rückerstattungsgesuche ohne beigelegte Rechnungen kontrollieren kann.

- Art. 146i Abs. 2 Emissions- und Massnahmenziel bei Verlängerung der Verminderungsverpflichtung nach Artikel 31 Absatz 1bis des CO₂-Gesetzes: Gemäss Entwurf der Verordnung ist vorgesehen, dass bei Reduktionspfaden, die in den Jahren 2018-2020 oder im Jahr 2020 angepasst wurden, der Reduktionspfad der Vorjahre für den Zielwert 2021 massgebend ist. Dies ist in den meisten Fällen nachvollziehbar. Jedoch ist diese Vorgehensweise problematisch bei Kunden, bei denen in den Jahren 2018-2020 eine Anpassung des Reduktionspfades aufgrund eines Produktionswachstums oder einer Massnahmenkorrektur vorgenommen wurde. Der Zielpfad aus dem Jahr 2017 wird in diesen Fällen nicht den tatsächlich vorherrschenden Verhältnissen entsprechen und ist vermutlich viel zu steil. Dies bestraft solche Unternehmen unnötigerweise.

Gerne nutzen wir auch die Gelegenheit, zum geplanten CORE-System Stellung zu nehmen. Wir begrüssen es grundsätzlich, den gesamten Austausch bezüglich CO₂-Verminderungsverpflichtungen elektronisch abzuwickeln. Es erscheint uns aber wichtig, folgende Punkte bei der Entwicklung des CORE-Systems zu beachten:

- Erstmaliges Login durch den Kunden: Es ist vorgesehen, dass das Gesuch für eine Verminderungsverpflichtung zukünftig nur noch über das persönliche Login des Unternehmens eingereicht werden kann. Hier ist zu bedenken, dass der vorgesehene Login-Prozess umständlich und zeitintensiv ist. Insbesondere hinsichtlich einer Frist zum Einreichen eines Gesuchs kann es fatal sein, wenn das Passwort mittels eines Briefes zugestellt wird (zeitliche Verzögerung). Es ist sehr zu empfehlen, einen Prozess vorzusehen, um Gesuche auch auf alternativen Weg einreichen zu können, falls das Passwort und somit das Login nicht rechtzeitig erstellt werden kann und ein Unternehmen im schlimmsten Fall deswegen die Frist verpasst.
- Sicherheitsstufen beim Login: Es ist geplant, das Login über die eIAM-Seite des Bundes abzuwickeln. Während wir die erhöhte Sicherheitsbedingungen beim Login grundsätzlich sinnvoll finden, sollten die Nachteile dieses Prozesses ausreichend betrachtet werden. Im Unternehmensalltag gibt es oft Wechsel bei den zuständigen Ansprechpersonen. Falls das Unternehmenskonto beispielsweise an eine persönliche Handynummer eines ehemaligen Mitarbeitenden gekoppelt ist, ist es für das Unternehmen eventuell nicht möglich, sich rechtzeitig in das Unternehmenskonto einzuloggen. Es ist sehr wichtig, einen Prozess vorzusehen, um bei solchen Problemen umgehend handeln zu können, um den Zugang zu einem Unternehmenskonto fristgerecht zu gewährleisten bzw. eine Möglichkeit vorzusehen, dennoch die Frist für ein Gesuch zu respektieren.
- Digitaler Prozess: Der gesamte Prozess ist digital vorgesehen. Die Erfahrungen aus dem Alltag zeigen uns aber, dass gewisse Unternehmen wenig IT-affin sind und bei einem komplett digitalen Prozess Unterstützung benötigen oder sogar nicht fähig sein werden, die Aufgaben selbst durchzuführen. Diese Unterstützungsleistung ist bis jetzt in den Beraterpools nicht vorgesehen und müsste demnach vom BAFU erbracht werden.
- Interaktion zweier verschiedener IT-Tools: Kunden mit einer Zielvereinbarung und einer Verminderungsverpflichtung werden zukünftig zwei IT-Tools benutzen: das CORE-System sowie das neue, einheitliche ZV-Tool. Das Zusammenspiel dieser zwei IT-Tools muss sehr gut geplant werden, um einen reibungslosen und möglichst einfachen Ablauf zu gewährleisten. Wir gehen davon aus, dass die zwei IT-Tools sinnvoll miteinander verknüpft und Daten nicht mehrmals eingegeben werden müssen. Es ist zu bedenken, dass es für Unternehmen schwierig sein kann, zwei IT-Tools für dieselbe Sache zu verwalten. Dies erhöht die Komplexität aus Kundensicht und führt zu einer Verwechslungsgefahr.
- Rolle Beraterpool: In der Beschreibung der Funktionalitäten sind externe Rollenprofile vorgesehen. Die Rolle Beraterpool ist jedoch nicht beschrieben. Es ist sehr wichtig, dass der Beraterpool auf die Daten Ihrer Kunden Zugriff hat, um die Kunden sowie den Energiespezialisten kompetent im Prozess zu unterstützen. Beispielsweise wäre eine Ansicht hilfreich, auf welcher wichtige Statuswechsel auf einen Blick ersichtlich sind (z.B. neue Verfügungen, Änderungswesen). Wir

finden es überaus wichtig, dass bereits während der Entwicklung des CORE-Systems ein Austausch zwischen IT-Entwicklern und den Beraterpools stattfindet, um die Erfahrungen aus der Praxis einzubringen.

Wir danken Ihnen bereits im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Gerne stehen wir Ihnen bei Fragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Andreas Rothen
Geschäftsführer

Bundesamt für Umwelt BAFU
Abteilung Klima
3003 Bern

Zürich, 29. Juni 2020

Stellungnahme zur Vernehmlassung zur: Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Die EnAW unterstützt ihre Teilnehmer darin, die Zielvorschläge für die Abgabebefreiung zu erarbeiten, dem Bund Bericht zu erstatten und die festgelegten Ziele zu erreichen. Bis heute haben über 4000 Unternehmen Zielvereinbarungen mit Unterstützung der EnAW abgeschlossen. Das entspricht rund der Hälfte des gesamten CO₂-Ausstosses der Wirtschaft.

Mit dieser Ausgangslage haben wir die vorgesehenen Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) geprüft. Wir nehmen gerne aus Sicht der späteren Umsetzung dazu Stellung.

Grundsätzlich begrüssen wir die vorgesehenen Anpassungen. Besonders die einfache Methodik zur Verlängerung der bestehenden Zielvereinbarungen ist aus Sicht der teilnehmenden Firmen sehr positiv. Ebenfalls zeichnet sich ab, dass die vorgesehenen Anpassungen bei der EnAW und ihren Teilnehmern einen überschaubaren administrativen und organisatorischen Aufwand nach sich ziehen.

Zu den einzelnen Artikeln (Änderungsvorschläge in Rot):

1. Art. 12 Abs. 1 Einleitungssatz und Abs. 1^{bis}

¹ Betreibern mit Verminderungsverpflichtung nach Artikel 66 Absatz 1, für die ein Emissionsziel nach Artikel 67 gilt und die keine Projekte oder Programme nach Artikel 5 oder 5a durchführen, die vom Emissionsziel erfasste Emissionsverminderungen bewirken, werden auf Gesuch hin Bescheinigungen für Emissionsverminderungen im Inland in den Jahren ~~2013–2020~~ 2013-2021 ausgestellt, wenn:

Art. 12 Abs. 2:

Die Bescheinigungen werden für Emissionsverminderungen im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad abzüglich 5 Prozent und den Treibhausgasemissionen im betreffenden Jahr, letztmals ~~2020~~ 2021, ausgestellt.

Begründung:

Der Artikel bezieht sich auf Anlagenbetreiber, die energiesparende Investitionen in nicht amortisierbare Massnahmen getätigt haben und dabei viele Unwägbarkeiten und Risiken in Kauf genommen haben. Es ist nicht einleuchtend, wieso eine Änderung der Spielregeln während der laufenden Periode vorgenommen werden soll.

2. Art. 140 Abs. 3 (neu):

Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.

(Alternativ könnte ein Art. 139a geschaffen werden mit dem Titel «Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen aus dem Zeitraum 2013-2020» und demselben Text als Inhalt.)

Begründung:

Der Gesetzgeber hat es bei der Behandlung der durch die Pa. Iv. Burkart ausgelösten Teilrevision versäumt, eine Übergangsbestimmung zu schaffen, welche die Übertragung der in der Periode 2013 bis 2020 ausgestellten, aber nicht verwendeten Bescheinigungen ins Jahr 2021 regelt. Im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes nach 2020 (Art. 57 Abs. 3) ist deren Übertragung in die Jahre 2021 bis 2025 hingegen gewährleistet, was zu keinem Zeitpunkt der bisherigen Debatte umstritten war.

Da aber die Übergangsbestimmungen des geltenden CO₂-Gesetzes die Übertragung von Bescheinigungen nicht behandeln, weil diese vor 2013 noch gar nicht existierten, fiel dies nun gewissermassen zwischen Stuhl und Bank. Der Bundesrat könnte das auf Verordnungsstufe korrigieren, ohne damit dem Willen des Parlaments zuwiderzuhandeln.

3. Art. 146g Teilnahme am EHS per 1. Januar 2021

² Betreiber von Anlagen, die nach Artikel 42 Absatz 1 am EHS teilnehmen wollen, müssen das Gesuch um Teilnahme am EHS beim BAFU in Abweichung von Artikel 42 Absatz 2 bis zum ~~28. Februar 2021~~ 31. Dezember 2021 einreichen.

Begründung:

Sollte das totalrevidierte CO₂-Gesetz nicht per 1.1. 2022 in Kraft treten, laufen gemäss heutigem Wissensstand die Verminderungsverpflichtungen aus und die Betreiber der betroffenen Anlagen müssen die CO₂-Abgabe zahlen.

Anlagen mit einer Gesamtfeuerleistungswärmeleistung von mind. 10 MW, die eine Tätigkeit gemäss Anhang 7 der aktuell geltenden CO₂-VO ausüben, können auf Gesuch ins EHS eingebunden werden (Opt-in).

Damit die betroffenen Firmen ein allfälliges Opt-in Gesuch in Kenntnis der künftigen Rahmenbedingungen stellen können, wäre ein Verschieben der Frist für ein Opt-in Gesuch auf 31.12.2021 angezeigt. Ansonsten ist davon auszugehen, dass viele Anlagenbetreiber auf Zusehen hin ein Gesuch einreichen und dieses später bei Klarheit der Verhältnisse wieder zurückziehen. Damit wäre ein grosser und unnötiger administrativer Aufwand verbunden.

4. Anhang 9, Ziff. 3.1 Anpassungsfaktoren für Carbon Leakage

Für Sektoren und Teilsektoren, die nicht im Anhang des Beschlusses 2019/708/EU22 aufgeführt sind, werden die nach den Ziffern 2 und 4 berechneten Mengen mit den folgenden Anpassungsfaktoren multipliziert:

- 3.1.1 für das Jahr 2021: 0,3
- 3.1.2 für das Jahr 2022: 0,3
- 3.1.3 für das Jahr 2023: 0,3
- 3.1.4 für das Jahr 2024: 0,3
- 3.1.5 für das Jahr 2025: 0,3
- 3.1.6 für das Jahr 2026: 0,3
- 3.1.7 für das Jahr 2027: 0,225
- 3.1.8 für das Jahr 2028: 0,15
- 3.1.9 für das Jahr 2029: 0,075
- 3.1.10 für das Jahr 2030: 0

3.1.11 Für Forschungs- oder Entwicklungsanlagen gilt der Anpassungsfaktor 1 für die Jahre 2021 bis 2030.

Begründung:

Die Schweiz gehört weltweit zu den Ländern mit der dynamischsten Forschungstätigkeit. Sie wendet fast 3.4% ihres BIP für Forschung und Entwicklung auf. Im internationalen Vergleich gehört sie damit zu den Ländern, die im Verhältnis zu ihrem BIP am meisten für Forschung und Entwicklung ausgeben (4. Rang der OECD-Länder).

In Zahlen ausgedrückt gibt die Schweiz 22 Milliarden Franken für Forschung und Entwicklung aus. Der grösste Anteil wird von privaten Unternehmen finanziert (86%) und durchgeführt (71%). Im Bericht des World Economic Forums (WEF) über die weltweite Wettbewerbs-fähigkeit 2016–2017 steht die Schweiz zum achten aufeinanderfolgenden Mal an erster Stelle (Quelle: EDA, Wissenschaft und Forschung in der Schweiz – Fakten und Zahlen).

Mit der Einführung des Anpassungsfaktors 1 für Forschungs- und Entwicklungsanlagen im EHS soll sichergestellt werden, dass der Forschungsstandort Schweiz auch weiterhin für private Investitionen attraktiv bleiben kann und die Arbeitsplätze in der Forschung und Entwicklung nicht in das Ausland abwandern.

5. Anhang 9, Ziff. 4.1 indirekte Emissionen, Emissionsfaktor für Strommix in der Schweiz

Für indirekte Emissionen aus verwendetem Strom werden keine kostenlose Emissionsrechte zugeteilt. Bei Benchmarks von Produktionsprozessen, die sowohl mit Brennstoffen als auch mit Strom betrieben werden können, werden die **realen**, indirekten Emissionen anhand der Herkunftsnachweise aus dem verwendeten Strom **mit 0,376 t CO₂ pro MWh** bestimmt. **Ist dies nicht möglich, werden die indirekten Emissionen des verwendeten Stroms mit 0.169 t CO₂ pro MWh berechnet.**

...

Begründung:

Die tragende Säule der Schweizer Stromversorgung ist die Wasserkraft. Aus ökologischer Sicht ist der aktuelle Strommix der Schweiz im Vergleich mit der EU äusserst CO₂-arm und trägt somit wesentlich zum Erreichen der Klimaziele bei. Der von der EU angesetzte Emissionsfaktor von 0,376 t CO₂ pro MWh_{el} wird den lokalen Gegebenheiten nicht gerecht und verhindert so die Möglichkeit der Betreiber von Anlagen im EHS, bei denen indirekte Emissionen bei der Berechnung der Zuteilung berücksichtigt werden, die sinnvolle Substitution mit Strom.

Der Emissionsfaktor des bezogenen Strommixes soll jährlich anhand der Herkunftsnachweise für den verwendeten Strom berechnet werden. Kann dieser nicht ermittelt werden, werden die indirekten Emissionen für den verwendeten Strom mit **0,169 t CO₂** pro MWh_{el} bestimmt (Verbraucherstrommix, siehe BAFU: Klimawandel: Fragen und Antworten).

6. Anhang 16, Berechnung der CO₂-Emissionen für Betreiber von Anlagen
Neues Kapitel:

Der Emissionsfaktor von Brennstoffen aus Biomasse ist null. Insbesondere auch für Biogasanteile in Gas aus Erdgasnetzen, deren ökologischer Mehrwert noch nicht veräussert wurde.

Begründung:

Mit der bisherigen Regelung können sich Betreiber von Anlagen im EHS (im Gegensatz zu Verminderungsverpflichtungen) den Biogasanteil in Gas aus Erdgasnetzen nicht anrechnen lassen (vergleiche dazu Anhang H.5, Vollzugsmittteilung EHS für Betreiber von Anlagen).

Damit wird den Betreibern von Anlagen im EHS die einfache Substitution mit Biogas verwehrt.

Mit einer Anrechenbarkeit kann über ein wirtschaftliches Instrument der Anteil an Biogas in der Schweiz erhöht werden.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
Energie-Agentur der Wirtschaft



Jacqueline Jakob
Geschäftsführerin



Stefan Krummenacher
Bereichsleiter

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommuni-
kation UVEK
Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Winterthur, 24. August 2020

Versand per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Teilrevision der Verordnungsänderung über die Reduktion von CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Frau Sommaruga,
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie geben uns als Fachverband Landwirtschaftliches Biogas die Möglichkeit, uns zu den im Betreff erwähnten geplanten Verordnungsänderungen zu äussern, wir bedanken uns dafür.

Im Grundsatz befürwortet unser Fachverband die geplanten Änderungen der CO₂-Verordnung, zugunsten einer Verlängerung der bestehenden Klimaschutz-Instrumente für das Jahr 2021. Eine drohende Regulierungslücke bis zum Inkrafttreten des CO₂-Gesetz 2022 wird damit abgewendet, womit wichtige Projekte und Programme für Emissionsminderungen im Inland weiter gefördert werden können.

Die Weiterführung der Inland-Kompensationspflicht, inklusive einer Erhöhung des Kompensationssatzes auf 12% für Treibstoffimporteure begrüssen wir ausdrücklich. Ebenso erachten wird die Aufrechterhaltung des Emissionshandelssystems (EHS), welches mittlerweile mit dem System der EU verknüpft ist, als wichtige Notwendigkeit, sowie die Neuregelungen bezüglich den Emissionsvorschriften im Rahmen des Neuwagenzieles. Allerdings darf im Rahmen einer kohärenten Klimapolitik die Teilrevision nicht dazu führen, Schlupflöcher zu generieren, welche die angestrebte Wirkung des Neuwagenzieles vermindern könnten.

CO₂-Abgabe auf Brennstoffe

Antrag - Art. 94 Abs. 1 Bst. d

¹ Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar ~~2022~~ **2021**: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr ~~2020~~ **2019** mehr als ~~67~~ **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung

Die von der Bundesversammlung beschlossenen und am 20. Dezember 2019 in Kraft getretenen Änderungen des CO₂-Gesetzes sehen explizit vor, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% reduziert werden sollen, um so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 zu erreichen (Art. 3 Abs.1). Es ist daher fragwürdig, die Anpassung der CO₂-Abgabe erst auf 1.1.2022 zu planen. **Wir fordern daher eine Erhöhung des Abgabesatzes von 96 Fr. auf 120 Fr. pro t CO₂ bereits auf das Jahr 2021**, damit der bisherige Absenkpfad linear weitergeführt werden kann. Für eine griffige Klimapolitik ist es aus unserer Sicht unabdingbar, dass die gesetzgeberische Kompetenz für mehr Klimaschutz ausgeschöpft wird und entsprechende Unterlassungen des Bundesrates aus früheren Jahren dahingehend korrigiert werden.

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme sowie die wohlwollende Prüfung und die Berücksichtigung unserer Anträge. Für zusätzliche Informationen oder allgemeine Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.


Freundliche Grüsse

Lorenz Köhli



Leiter Klimaschutz

Fabienne Thomas



Leiterin Politik, Beteiligungen

Stefan Mutzner



Vorsitz. Geschäftsleitung

Lausanne, le 24 août 2020

Consultation sur la révision partielle de l'ordonnance sur le CO₂

Madame, Monsieur,

La Fédération romande des consommateurs (FRC) vous remercie de l'avoir associée à la consultation sur la révision partielle de l'ordonnance sur le CO₂ et vous prie de trouver sa position ci-après. Pour des questions de ressources, celle-ci se limite à un seul aspect du projet soumis à consultation, particulièrement important pour les consommateurs. Cela n'implique pas pour autant que notre organisation soutient ou rejette le reste des dispositions proposées.

La FRC souhaite apporter son soutien ferme à la proposition de modification des art. 17 et 17a qui vise à empêcher des pratiques en cours qui détournent cette disposition de son objectif initial. Pour la FRC, ces pratiques sont inacceptables et doivent être vivement combattues, non seulement parce qu'elles mènent à importer des véhicules plus polluants que ce qui est autorisé par la législation – ce qui n'est pas souhaitable du point de vue de la politique climatique – mais aussi parce que la FRC défend au contraire une législation plus contraignante en la matière, afin d'inciter les consommateurs à acquérir des véhicules plus économes (p.ex. l'exclusion des véhicules dont les émissions de CO₂ sont supérieures à 250g/km).

D'ailleurs, une manière d'empêcher tout contournement du système serait de renoncer au système basé sur les valeurs-cibles. En effet, cette moyenne des émissions du parc de véhicule implique (théoriquement) que les acheteurs de véhicules économes permettent à d'autres d'en acheter de plus polluants, ce qui n'est ni efficace, ni acceptable. Le système ne devrait donc pas être basé sur des moyennes, ce que défend la FRC au niveau de la modification actuelle de la Loi sur le CO₂.

En vous remerciant de prendre en compte notre position, nous vous prions de recevoir, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Fédération romande
des consommateursSophie Michaud Gigon
Secrétaire généraleLaurianne Altwegg
Responsable
Environnement

Abs.: Greenpeace, Badenerstr. 171, PF, 8036 Zürich

Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

via E-Mail an: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Zürich, 10. Juli 2020

Stellungnahme zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, die Umsetzungsvorschläge der Verwaltung zum verlängerten CO₂-Gesetz zu prüfen.

Wir stellen fest, dass wiederum die gesetzgeberische Kompetenz für mehr Klimaschutz nicht genutzt werden soll und entsprechende Unterlassungen des Bundesrates aus früheren Jahren nicht korrigiert werden. Dies betrifft insbesondere die Neuwagenregelung, die Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure und die Erhöhung der CO₂-Abgabe.

Für eine wirkungsvolle CO₂-Verordnung sind folgende Anpassungen an der vorliegenden Teilrevision von zentraler Wichtigkeit:

- Die grössten Schlupflöcher, welche das **Neuwagenziel** verwässern, bleiben mit der angestrebten Revision bestehen. Diese sind das sogenannte **phasing-in** und die **Supercredits** in Art. 27. Sie erlauben, dass in den kommenden Jahren erstens die 5-15 % der Fahrzeuge mit den höchsten CO₂-Emissionen nicht berücksichtigt werden, und zweitens die Fahrzeuge mit den besten Werten mehrfach gezählt werden dürfen. Das erleichtert die Erreichung der Zielwerte enorm. **Werden diese beiden Mechanismen nicht korrigiert, so wird die angestrebte Wirkung des Neuwagenziels de facto verfehlt.**
- Parlament und Bevölkerung wollen, dass die CO₂-Emissionen weiter gesenkt werden. Ziel war es, dass im Jahr 2021 ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% gegenüber 1990 erreicht werden soll. Es ist deshalb ungenügend, dass erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der **CO₂-Abgabe auf Brennstoffe** geplant wird.

Damit sich die volle Wirkung der Massnahme entfalten kann, ist eine **Einführung per 1.1.2021 notwendig**.

- Der Bundesrat sieht vor, die **Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure** von 10 auf 12% zu erhöhen. Wir begrüßen diese Erhöhung, sie geht aber aufgrund der grossen Ziellücke zu wenig weit. Das aktuelle Gesetz gibt dem Bundesrat die Kompetenz, den Kompensationssatz auf bis zu 40% zu erhöhen. Mit Blick auf künftige Regelungen wäre es sinnvoll, **ab 2021 auf mindestens 15% im Inland zu erhöhen**.

Wir kritisieren zudem, dass der Schnitt zwischen Kyoto-Periode bis 2020 und Pariser Klimaabkommen ab 2021 ungenügend reflektiert wird und die Pariser Commitment-Periode von 2021-2025 mit alten und meist hypothetischen Emissionsreduktionen aus der zweiten und sogar ersten Kyoto-Periode verwässert werden soll. Wir bitten Sie, dies ebenfalls zu korrigieren.

Auf den folgenden Seiten finden Sie Ausführungen zu den Anpassungsvorschlägen zum Verordnungstext.

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und freuen uns über deren Berücksichtigung. Für Rückfragen steht ich Ihnen gerne zur Verfügung (044 447 41 47; remco.giovanoli@greenpeace.org).

Mit freundlichen Grüssen



Remco Giovanoli

Verantwortlicher Politik Greenpeace Schweiz

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Vorbemerkung

Die bisherige CO₂-Verordnung zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war bisher klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen bisher nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen selbst den gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angemessen, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Diese Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch strikt auf das geltende CO₂-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Pa Iv 17.405 Burkart.

Berücksichtigt die Vorlage die besondere Ausgangslage aufgrund der gegen Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen?

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund des Corona-Virus erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuweisungen von Emissionsrechten für 2020 überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Benzinkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.

Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als sie eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selber fest: „In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus¹.“ Das aktuell gültige System hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im CO₂-Gesetz vom Parlament festgelegte CO₂-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen.

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;
- c. *Streichen*

Begründung:

Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihr CO₂-Emissionen um die 9 g CO₂/km (Zielerreichung der ungewichteten Emissionen) senken müssen².“ Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.“

Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie von 2013 S. 7720 beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die CO₂-Reduktion auf 680'000 Tonnen CO₂ pro Jahr, wenn Art. 27 CO₂V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von Art 27 CO₂V 460'000 Tonnen

¹ [Medienmitteilung des Bundesrates vom 18.2.2020](#)

² Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 50

³ Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 32

CO₂ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des Bundesrates von 2017 S. 3 bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in verlangte, als massive Verwässerung bezeichnet: „Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der Vorgaben und der CO₂-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper⁴.“

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialien entsprechend festgehalten.⁵ Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht.

Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt;
- b. im Referenzjahr 2021: **1-fach**;
- c. *Streichen*.

Begründung:

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es schlicht viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus widerspricht aber jeder Logik.

Umrechnungsfaktor NEFZ - WLTP

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

⁵ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>

95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der Vernehmlassungsvariante der CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

Wir begrüßen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht⁶ geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsfächen von Neuwagenverkäufen aufgrund der Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt:

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1. 1. 2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1. 1. 2022) und somit nicht die Zeit der momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

Zudem: Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Biotreibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von

⁶ Seiten 9 und 10

mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

Antrag *Art. 89 Abs. 1 Bst. e*:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:
e. für das Jahr 2021: **15** Prozent.

Begründung:

Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t CO₂ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in Betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und abgeschrieben werden können.

Im Weiteren ist es uns wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art 90/91.

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung:

Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Biofuels als Brennstoffe

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung befürchten wir, dass die betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art 46ff und Anhang 9)

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren CO₂-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und Altpneus in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

15%-Schwelle

Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.

Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich

1:1 zu übernehmen. Dies garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

5. Verminderungsverpflichtungen

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.

Auslandszertifikate

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen, also ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.

Erleichtertes Reporting (Art 97-99)

Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüssen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und anwendet.

Abs.:

Greenpeace Schweiz
Badenerstrasse 171
Postfach
8036 Zürich

An:

BAFU
Papiermühlestrasse 172,
3063 Ittigen
Raphael.bucher@bafu.admin.ch

Zürich, 20. August 2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir sind froh, zur Vernehmlassung der Teilrevision der CO₂-Verordnung Stellung nehmen zu können. Die Teilrevision bietet die einmalige Chance, trotz Verzögerung der Totalrevision des CO₂-Gesetzes dennoch die Schweizer Klimapolitik einen Schritt vorwärts zu bringen. Die Schweiz darf aufgrund ihrer bedeutenden globalen Vernetzung und Verantwortung diese Gelegenheit nicht ungenutzt lassen.

In Anbetracht dessen und der sich beschleunigenden Klimaveränderungen, sowie im Bestreben, die bereits nächstes Jahr in Kraft tretenden Pariser Klimaziele schnellstmöglich in Angriff zu nehmen – aber nicht zuletzt auch im Sinne der beschlossenen Energiestrategie 2050 – müssen klar *ambitioniertere* Regelungen und Massnahmen getroffen werden, als der Bund mit der Vorlage vorschlägt. Die vorgeschlagene Erhöhung der CO₂-Abgabe, aber auch die anvisierten Regelungen im Umgang mit Auslandszertifikaten und beim Import von Neuwagen und Treibstoffen, greifen dafür viel zu kurz. Hier muss der Bund dringend nachbessern und im Rahmen seiner vorhandenen Kompetenzen weit ambitioniertere Vorgaben machen.

Abgesehen von Artikel 17 (siehe nachfolgend) erachten wir die Vorlage insgesamt als ungenügend. Wir beantragen, dass sie insbesondere in folgenden Bereichen verschärft wird:

Auslandszertifikate: Im Sinne des ab 2021 gültigen Pariser Abkommens müssen ausländische Zertifikate den entsprechenden Vorgaben (Artikel 6) entsprechen. Dazu gehört der Nachweis eines Corresponding Adjustments sowie von International übertragenen Minderungen (ITMO).

Übertragung von Emissionsrechten: Es ist unverständlich, wieso Emissionsrechte über die Kyoto-Periode hinaus geltend gemacht werden sollen. Das Inkrafttreten des Pariser Klimaabkommens bietet die Möglichkeit, ab 2021 das bestehende, sämtlichen Klimaschutzbemühungen zuwiderlaufende Überangebot an (vor allem kostenlos zugeteilten) Emissionsrechten zu korrigieren. Dies muss zwingend genutzt werden.

Treibstoffimport-Kompensation (Artikel 89): Die vorgeschlagene Erhöhung der Kompensationspflicht für Treibstoffimporte um gerade mal 2 Prozentpunkte (auf 12%) geht klar zu wenig weit. Angesichts des kaum genutzten Spielraums des Bundes, diese bis 40% erhöhen zu können, und aufgrund der bisher deutlich verfehlten Ziele im Verkehrssektor, stellt eine Erhöhung auf wenigstens 15-20% für 2021 das absolute Minimum dar.

CO₂-Abgabe (Artikel 94 ff.): Um die angestrebte Reduktion von Emissionen im Jahr 2021 (-1.5% gegenüber 2020) zu erreichen, muss die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe bereits per 1.1.2021 auf CHF 120 erhöht werden. Nur so besteht die Aussicht, das inländische Reduktionsziel von -21.5% per 2021 (gegenüber 1990) zu erreichen.

Biotreib- und Brennstoffe (Artikel 95): Es ist wichtig, dass durch diese Änderung nicht der Verwässerung bestehender Kriterien für Biotreib- und -brennstoffen Vorschub geleistet wird. Gerade wenn biogene Treibstoffe zur Kompensation von Emissionen aus fossilen Treibstoffen verrechnet werden dürfen, müssen sie zwingend dieselben Umwelt- und sozialen Standards erfüllen wie die biogenen Brennstoffe.

Inverkehrsetzung von Elektrofahrzeugen (Artikel 17): Die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektrofahrzeugen zwecks Kaschierung von Übertretungen des Flottenziels muss dringend Einhalt geboten werden. Wir unterstützen daher die Regelung in diesem Punkt der Vorlage.

Import von Neuwagen (Artikel 27): In Anbetracht der bisherigen Verfehlung von Klimazielen im Verkehrssektor müssen nach wie vor bestehende Lücken beim Neuwagen-Import nun dringend geschlossen werden. Das betrifft insbesondere die Vermeidung von Supercredits, welche durch Mehrfachzählung von emissionsarmen den Import von emissionsintensiven Fahrzeugen kaschieren. Aber auch das Teilflottenziel, welches ausgerechnet die klimaschädlichsten Neuwagen von der Abgasregelung ausnimmt. Zudem scheint die Vorlage bezüglich des Umrechnungsschlüssels zum Emissions-Grenzwert (95g/km NEFZ zu WLTP) die bestehende Gesetzeslage abschwächen zu wollen.

Zusatzbemerkung: Die neuerliche COVID-19-Lage darf nicht als Vorwand dienen, die Revision der CO₂-Verordnung abschwächen oder verlangsamen zu wollen. Es existieren keinerlei stichhaltige Kausalitäten, die eine Verzögerung von Klimamassnahmen rechtfertigen würden. Ganz im Gegenteil: Die Coronakrise zieht – gleich wie die Klimaveränderung – in erster Linie ärmste und verwundbarste Bevölkerungsteile in Mitleidenschaft. Daher müssen alle zur Verfügung stehenden Mittel ergriffen werden, um den Klimaschutz zu beschleunigen und deren - auch grenzüberschreitende - Auswirkungen abzumildern. Eine weitere Verzögerung dringender Massnahmen birgt das Risiko, die Doppellast der Klima- und Coronakrise zu verschärfen anstatt sie zu verringern.

Wir bitten um Berücksichtigung der nachfolgenden Anträge und Erläuterungen zur Verbesserung der Verordnungsvorlage.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized, cursive letters that appear to be 'AH'.

Alexander Hauri, Greenpeace

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Vernehmlassungsvorlage vom 4.5.2020 <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/mitteilungen.msg-id-78837.html>

Detaillierte Vernehmlassungsantwort mit begründeten Anträgen

Vorbemerkung

Die bisherige CO₂-Verordnung zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war bisher klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen bisher nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen selbst den gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angemessen, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Diese Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch strikt auf das geltende CO₂-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Pa Iv 17.405 Burkart.

Berücksichtigt die Vorlage die besondere Ausgangslage aufgrund der gegen Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen?

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund des Corona-Virus erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten für 2020 überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Treibstoffkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.

Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als sie eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selber fest: „In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus¹.“ Das aktuell gültige System hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im CO₂-Gesetz vom Parlament festgelegte CO₂-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen.

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;
- c. *Streichen*

Begründung:

Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihr CO₂-Emissionen um die 9 g CO₂/km (Zielerreichung der ungewichteten Emissionen) senken müssen².“ Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.“

Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie von 2013 S. 7720 beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die CO₂-Reduktion auf 680'000 Tonnen CO₂ pro Jahr, wenn Art. 27 CO₂V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von Art 27 CO₂V 460'000 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des Bundesrates von 2017 S. 3 bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in ver-

¹ Medienmittelung des Bundesrates vom 18.2.2020

² Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 50

³ Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 32

langte, als massive Verwässerung bezeichnet: „Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der Vorgaben und der CO₂-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper⁴.“

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialien entsprechend festgehalten.⁵ Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht.

Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt;
- b. im Referenzjahr 2021: **1-fach**;
- c. *Streichen*.

Begründung:

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es schlicht viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus widerspricht aber jeder Logik.

Verzerrter Umrechnungsfaktor NEFZ - WLTP

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der Vernehmlassungsvariante der CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

⁵ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>

Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

Wir begrüßen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht⁶ geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsf lächen von Neuwagenverkäufen aufgrund der Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt:

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1. 1. 2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1. 1. 2022) und somit nicht die Zeit der momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

Zudem: Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Biotreibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:
e. für das Jahr 2021: 15 Prozent.

Begründung:

Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t CO₂ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen

⁶ Seiten 9 und 10

CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und amortisiert werden können.

Im Weiteren ist es uns wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art 90/91.

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Antrag Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung:

Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Biofuels als Brennstoffe

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung befürchten wir, dass die betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art 46ff und Anhang 9)

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren CO₂-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und Altpneus in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

15%-Schwelle

Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.

Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich 1:1 zu übernehmen. Dies garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

5. Verminderungsverpflichtungen

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.

Auslandszertifikate

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen, also ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.

Erleichtertes Reporting (Art 97-99)

Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüßen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und anwendet.



Bundesamt für Umwelt BAFU
Frau Bundespräsidentin S. Sommaruga
3003 Bern

per E-Mail: raphael.bucherbafu.admin.ch

18. August 2020

Vernehmlassung Revision der CO₂-Verordnung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 4. Mai 2020 haben Sie die Vernehmlassung zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) mit Fokus auf das Emissionshandelssystem und den CO₂-Ausstoss aus der Mobilität eröffnet. Für die uns gebotene Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

Der HEV Schweiz ist mit seinen über 335'000 Mitgliedern der grösste Vertreter der Interessen der Haus- und Grundeigentümer in der Schweiz. In dieser Funktion setzen wir uns konsequent für die Förderung und den Erhalt des Wohn- und Grundeigentums ein und vertreten die Interessen unserer Mitglieder auf allen Ebenen. Da unsere Mitglieder von den geplanten Verordnungsänderungen betroffen sind, machen wir von der uns offerierten Möglichkeit zur Stellungnahme Gebrauch und reichen Ihnen diese innert Frist ein.

Mit der vorliegenden Verordnungsänderung soll die Übergangszeit bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes überbrückt werden. Dies betrifft insbesondere den Mobilitätsbereich sowie das Emissionshandelssystem. Mit Art. 94 Abs. 1 CO₂-Verordnung soll der Abgabesatz auf Brennstoffe weiter erhöht werden können. Hiervon sind die Immobilieneigentümer direkt betroffen. Entsprechend nimmt der HEV Schweiz zu diesem Artikel gerne Stellung:

Art. 94 Abs. 1 Bst. d CO₂-Verordnung - Abgabesatz

Gesamtschweizerisch investieren private Immobilieneigentümer jährlich rund zwölf Milliarden Franken in den Unterhalt und die Erneuerung ihrer Liegenschaften. Dadurch konnten der Energiebedarf gesenkt sowie effiziente und mit alternativer Energie betriebene Heizsysteme eingebaut werden.

In den vergangenen 15 Jahren ist so der Treibhausgasausstoss im Gebäudebereich kontinuierlich gesunken. Im Jahr 2018 wurden, verglichen mit dem Jahr 1990, 34% weniger Treibhausgase ausgestossen. Der reine CO₂-Ausstoss konnte bis 2018 auf 72% gesenkt werden.

Mit dem neuen Bst. d soll die weitere Erhöhung der CO₂-Abgabe ermöglicht werden. Der gesetzte Zielwert eines maximalen CO₂-Ausstosses von 67% gegenüber 1990 liegt erneut knapp unter dem aktuellen Absenkpfad des Gebäudebereichs. Analog zu den bisherigen Zielwerten für die Jahre 2014 und 2016, welche ebenfalls knapp unter den effektiv erreichten Werten lagen, wird auch dieser neu definierte Zielwert für 2020 minimal unter dem voraussichtlich zu erreichenden Wert liegen. Eine Differenz, die unter der Messgenauigkeit des CO₂-Ausstosses liegen wird.

Wir können uns des Eindrucks nicht erwehren, dass es auch bei diesem Grenzwert lediglich darum geht, eine Legitimation zu erhalten, um die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe erhöhen zu können. Dies insbesondere deshalb, weil die vorliegende Verordnungsänderung mit dem 1. Januar 2021 auf einen Zeitpunkt in Kraft gesetzt wird, zu dem der Grenzwert bereits erfüllt sein muss. Dadurch besteht für den Gebäudebereich gar keine Möglichkeit mehr, den CO₂-Ausstoss zu beeinflussen und den Grenzwert allenfalls zu erreichen.

Entsprechend geht es dem Bundesrat mit der Setzung in keiner Weise darum einen Anreiz zur Senkung des CO₂-Ausstosses zu setzen, sondern lediglich darum, die Abgabe weiter erhöhen zu können. Dies wohl nicht zuletzt deshalb, um für die Abgabenerhöhung anlässlich der Totalrevision des CO₂-Gesetzes argumentieren zu können, dass der bisher mögliche Spielraum bereits ausgeschöpft und eine Erhöhung dringlich sei.

Der HEV Schweiz lehnt die Erhöhung des Abgabesatzes auf Fr. 120.- pro Tonne CO₂ per 1. Januar 2022, falls die CO₂-Emissionen mehr als 67% gegenüber 1990 betragen, dezidiert ab! Die postume Festsetzung von Zielwerten ist aus Sicht des HEV Schweiz nicht statthaft und anerkennt in keiner Weise die bereits erzielten Einsparungen im Gebäudebereich.

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Hauseigentümerverband Schweiz



aNR Hans Egloff
Präsident HEV Schweiz



Thomas Ammann
Ressortleiter Energie- und Bautechnik



Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern
per Email an: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern
24.08.2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrter Herr Bucher
Sehr geehrte Damen und Herren

Die IG Detailhandel Schweiz bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung). Die IG Detailhandel Schweiz (IG Detailhandel) bringt die gemeinsamen wirtschaftspolitischen Interessen der Unternehmen Coop, Denner und Migros in den Meinungsbildungsprozess ein.

Die Mitglieder der IG Detailhandel haben in den vergangenen Jahren grosse Anstrengungen zur CO₂-Reduktion in allen Bereichen der Unternehmen unternommen und damit viel in den Klimaschutz investiert. Sie befürworten die Weiterführung und konsequente Umsetzung der Schweizer Klimapolitik, die dazu beiträgt, dass der globale Klimawandel gebremst wird.

Die IG Detailhandel anerkennt die Bemühungen, mit der vorliegenden Revision der CO₂-Verordnung Regulierungslücken aufgrund der verzögerten Beratung der Totalrevision des CO₂-Gesetzes zu verhindern. Sie äussert sich im Rahmen dieser Vernehmlassung nur zu Fragen und Aspekten, die den Detailhandel direkt oder indirekt auf relevante Weise betreffen.

Wichtigste Punkte

- Die IG Detailhandel begrüsst die lineare Weiterführung der Ziele aus bestehenden Verminderungsverpflichtungen und somit die Verlängerung der CO₂-Abgabebefreiung bis Ende 2021. Auch die Erhöhung des Ausschöpfungsgrads beim Massnahmenziel auf 90 Prozent wird mitgetragen. So kann auf pragmatische Art und Weise die Zeit bis zum Inkrafttreten der totalrevidierten CO₂-Gesetzgebung überbrückt und den Unternehmen die notwendige Rechts- und Planungssicherheit gegeben werden.
- Der Verzicht auf die Ausstellung von Bescheinigungen für Emissionsverminderungen im Inland bereits für das Jahr 2021 kommt einer vorgezogenen Umsetzung der noch zu verabschiedenden totalrevidierten CO₂-Gesetzgebung gleich und wird abgelehnt. Es ist nicht nachvollziehbar, wieso in diesem spezifischen Punkt während der laufenden Periode die Spielregeln geändert werden sollen, während auf der anderen Seite die Verpflichtungen zur Verminderung des CO₂-Ausstosses für die Unternehmen verlängert werden.



- Von der Digitalisierung des Vollzugs der klimapolitischen Instrumente verspricht sich die IG Detailhandel deutliche administrative Vereinfachungen auch auf Seiten der Unternehmen. Sie begrüsst deshalb die Einführung des elektronischen Geschäftsverkehrs mittels CORE-Systems.
- Die IG Detailhandel begrüsst die technologieneutrale Umsetzung der Motion Bourgeois (18.3420 "Kompensierung des Gewichts elektrischer Batterien bei Lieferwagen der 3,5-Tonnen-Kategorie"). Damit werden bestehende, rechtliche Behinderungen des Einsatzes von umweltfreundlichen Antriebstechnologien beseitigt. Allerdings bitten wir Sie, die CO₂-Verordnungs-Revision diesbezüglich analog dem Wortlaut im Bericht des Bundesrates zur Vernehmlassung zur "Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes" (Bericht vom 12. August 2020) auszugestalten.

Die IG Detailhandel Schweiz bedankt sich für die Berücksichtigung ihrer Überlegungen bei der weiteren Bearbeitung der Vorlage.

Freundliche Grüsse

Ladina Schröter
Leiterin AG Umwelt & Energie IG D
Stv. Leiterin Wirtschaftspolitik
Coop Genossenschaft

Marcus Dredge
Mitglied Expertenausschuss Energie
Leiter Abteilung Energie& Gebäudetechnik
Migros Genossenschafts-Bund



Beilage: CO₂-Verordnung – Anträge und Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen

Antrag 1

Art. 12 Abs 1 Einleitungssatz und Abs. 2 sind wie folgt zu präzisieren:

¹ Betreibern mit Verminderungsverpflichtung nach Artikel 66 Absatz 1, für die ein Emissionsziel nach Artikel 67 gilt und die keine Projekte und Programme nach Artikel 5 oder 5a durchführen, die vom Emissionsziel erfasste Emissionsverminderungen bewirken, werden auf Gesuch hin Bescheinigungen für Emissionsverminderungen im Inland in den Jahren 2013-~~2020~~2021 ausgestellt wenn:

²Die Bescheinigungen werden für Emissionsverminderungen im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad abzüglich 5 Prozent und den Treibhausgasemissionen im betreffenden Jahr, letztmals ~~2020~~2021, ausgestellt

Begründung:

Der Artikel bezieht sich auf Anlagenbetreiber, die energiesparende Investitionen in nicht amortisierbare Massnahmen getätigt haben und dabei viele Unwägbarkeiten und Risiken in Kauf genommen haben. Mit der vorgesehenen Übergangsregelung für die Verminderungsverpflichtung und CO₂-Abgabebefreiung wird auf der einen Seite eine de facto Verlängerung der Verpflichtungsperiode um ein Jahr eingeführt. Es ist nicht einleuchtend, wieso auf der anderen Seite bei der Ausstellung der Bescheinigungen eine Änderung der Spielregeln während der laufenden Periode vorgenommen werden soll.

Antrag 2

Art. 140 Abs. 3 (neu):

³Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.

Begründung:

Der Gesetzgeber hat es bei der Behandlung der durch die Pa. Iv. Burkart ausgelösten Teilrevision versäumt, eine Übergangsbestimmung zu schaffen, welche die Übertragung der in der Periode 2013 bis 2020 ausgestellten, aber nicht verwendeten Bescheinigungen ins Jahr 2021 regelt. Im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes nach 2020 (Art. 57 Abs. 3) ist deren Übertragung in die Jahre 2021 bis 2025 hingegen gewährleistet, was zu keinem Zeitpunkt der bisherigen Debatte umstritten war.

Da aber die Übergangsbestimmungen des geltenden CO₂-Gesetzes die Übertragung von Bescheinigungen nicht behandeln, weil diese vor 2013 noch gar nicht existierten, fiel dies nun gewissermassen zwischen Stuhl und Bank. Der Bundesrat kann dies auf Verordnungsebene korrigieren, ohne damit dem Willen des Parlaments zuwiderzuhandeln.

Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

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

Schaffhausen, 24.08.2020

(CO₂-Verordnung_InfraWatt.docx)

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen: Stellungnahme Verein InfraWatt

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga

Wir möchten uns bedanken dass wir uns zu diesen wichtigen Themen äussern dürfen. Der Verein InfraWatt beschäftigt sich mit der Energienutzung aus Abwasser, Abfall, Abwasser und Trinkwasser, mit dem Ziel die Energieeffizienz und die erneuerbare Energieproduktion in diesen Bereichen weiter zu steigern und damit einen Beitrag zur Klimawende zu leisten. Der Verein InfraWatt bündelt die Energie-Interessen seiner Mitglieder, den vier Branchenverbänden, den zahlreichen Infrastrukturbetreibern bzw. ihren Gemeinden und Städten, den Planern sowie Herstellern in der Schweiz und ist damit eine zentrale Anlaufstelle für Energiefragen in diesen Bereichen.

Grundsatz: CO₂-Verordnung ohne Unterbruch weiterführen

Wir unterstützen die vorgeschlagene Teilrevision der CO₂-Verordnung grundsätzlich, welche auch im Parlament breite Unterstützung erhalten hat. Es ist zwingend diese Gesetzeslücke zu schliessen und dass damit diese wichtige Verordnung ohne Unterbruch weiter in Kraft bleibt. Denn alleine mit dem Förderprogramm Wärmeverbünde von der Stiftung KliK, welches von InfraWatt mitentwickelt wurde, konnten sehr viele zusätzliche Projekte in der Schweiz ausgelöst werden, die einen beachtlichen Beitrag zu den Klimazielen des Bundes leisten. Wir erlauben uns zudem einige Anregungen vorzuschlagen, um die CO₂-Wirkung in der Schweiz weiter zu steigern.

Antrag InfraWatt: Die CO₂-Verordnung ist zwingend und ohne Unterbruch weiterzuführen.

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Wir **begrüssen**, dass das BAFU ermöglicht Projektskizzen vorprüfen zu lassen.

Art. 45 Maximal zur Verfügung stehende Menge der Emissionsrechte

Wir **begrüssen** die Anpassungen der Menge der Emissionsrechte, da wir davon ausgehen, dass dadurch u.a. bei Wärmeverbänden zusätzliche Projekte im Inland ausgelöst werden.

Art. 90 Zulässige Kompensationsmassnahmen

Wir lehnen die Anpassungen ab, da die Argumentation der EFK in der Praxis so nicht zutrifft und die Anpassungen sogar kontraproduktiv zur Zielsetzung des Bundes sind.

Begründung: Diese rigorose Anpassung ist zu streichen, da für die Eigner während dem Zeitpunkt des Entscheides nie klar war, dass es nach 2020 keine Vergütung für die CO₂-Kompensation mehr gibt. Es ist also nicht richtig, dass die Projekte nicht additional sind, sondern die Eigner haben ein unternehmerisches Risiko in Kauf genommen, das auch der CO₂-Reduktion dient. Zudem ist zu berücksichtigen, dass es nicht nur ein Jahr dauert, sondern mehrere Jahre braucht bis Wärmeverbundprojekte zur Realisierung gebracht werden können. Deshalb diese Eigner zu bestrafen ist weder gerecht noch sinnvoll, denn es ist zu befürchten, dass mit dieser kurzfristigen Anpassung Projekte nicht mehr weiterbetrieben werden und die CO₂-Beiträge in der Schweiz sogar sinken. Wir schlagen deshalb dringend vor, diese Anpassungen zu streichen oder zumindest den Eignern die Möglichkeit zu geben auf einfache Art und Weise nachzuweisen, dass das Projekt ohne Weiterführung der CO₂-Kompensation nicht mehr wirtschaftlich tragbar ist, womit die Additionalität der Weiterführung erfüllt ist.

Antrag InfraWatt Art. 90 Abs. 1: Die Anpassung ist zu streichen.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

Wir können die Anpassungen und die Begründung nicht nachvollziehen. Denn im Jahr 2021 ist es aus zeitlichen Gründen gar nicht möglich, neue Projekte auszulösen, da dies in der Praxis viel länger als ein Jahr dauert.

Antrag InfraWatt Art. 91 Abs. 2 und 3: Die Anpassungen sind zu streichen.

Art. 97 - 99 Gesuch um Rückerstattung

Wir **unterstützen** Vereinfachungen bei den Nachweisen für die Rückerstattung der CO₂-Abgabe, um den administrativen Aufwand zu optimieren.

Art. 114 und 115: Bürgschaft / Zusicherung Bürgschaft

Wir schlagen vor die Obergrenze für eine Bürgschaft von aktuell CHF 3 Mio. zu erhöhen. Insbesondere bei Wärmeverbundprojekten ist das Risiko und der Finanzbedarf entsprechend gross. Bei grösseren Wärmeverbänden handelt es sich um Investitionen bis zu CHF 10, 50 Mio. oder noch mehr. Die Anpassung könnte bei der nächsten Revision der CO₂-Verordnung in Anlehnung an Art. 39 Abs. 2 des CO₂-Gesetzes (Risikogarantie für thermische Netze) erfolgen.

Antrag InfraWatt: Die Erhöhung der Obergrenze von Bürgschaften wird bei der nächsten Revision der CO₂-Verordnung geprüft.

CORE-System

Wir **unterstützen** einen effizienteren Vollzug mit dem CORE-System.

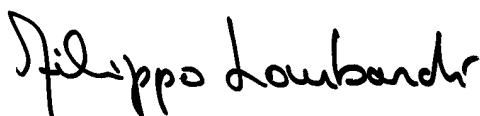
Hinweise zum CO₂-Gesetz

Wir erlauben uns zudem an dieser Stelle zu betonen, dass im CO₂-Gesetz der Inlandanteil möglichst hoch sein soll, damit möglichst viele Kompensationsprojekte im Inland realisiert werden, womit einerseits die CO₂-Wirkung vom Bund kontrollierbar bleibt und weil damit die Wirtschaft in der Schweiz gestärkt und zusätzliche Arbeitsplätze im Inland geschaffen werden.

Zudem regen wir an im CO₂-Gesetz auch die finanzielle Förderung von Information und Beratung aufzunehmen. Die Praxis zeigt, dass dies dringend notwendig ist. Bei der Energieplanung z.B., die zentral wichtig für die Nutzung erneuerbarer Energien ist, fehlt es oft an der Umsetzung, da sowohl die Gemeinden wie auch die Bauherren zu wenig informiert und aktiv sind. Diese müssen vermehrt informiert, beraten und überzeugt werden. Wir möchten deshalb anregen zu prüfen u.a. in Art. 39 Abs. 2 a Information und Beratung aufzunehmen.

Wir hoffen Sie bei Ihren Bemühungen damit unterstützen zu können.

Freundliche Grüsse



Filippo Lombardi
Präsident InfraWatt, Alt-Ständerat



Ernst A. Müller
Geschäftsführer InfraWatt



Bundesamt für Energie
Abteilung Energieeffizienz und
Erneuerbare Energien
3003 Bern
Per Email an: EnG@bfe.admin.ch

Zürich, 9. Juli 2020

Vernehmlassung zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für Ihre E-Mail vom 4. Mai 2020 und für die Gelegenheit zur Teilnahme an der Vernehmlassung zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung).

Die Interessengemeinschaft der energieintensiven Basisindustrien unseres Landes (IGEB) repräsentiert rund fünf Prozent des schweizerischen Strom- und ca. sechs Prozent des Gasendverbrauchs. Die IGEB organisiert jene Branchen und Betriebe, bei welchen der Energiekostenanteil gemessen an der Bruttowertschöpfung besonders hoch und die Stromendpreise im internationalen Standortwettbewerb dementsprechend existentielle Bedeutung haben. In der IGEB sind die Branchenverbände der Papier/Karton /Folien-, Glas-, Ziegel-, Zement- und Giesserei-Industrie sowie Einzelbetriebe der Stahl-, Chemie-, Holz-faser- und Gasindustrie vereinigt.

Grundsätzlich begrüssen wir die vorgesehenen Anpassungen der CO₂-Verordnung. Insbesondere die einfache Methodik zur Verlängerung der bestehenden Zielvereinbarungen wird aus der Sicht der IGEB-Mitglieder positiv bewertet.

Gerne nehmen wir nachfolgend zu einzelnen Artikeln Stellung. Die rot markierten Stellen betreffen Änderungsvorschläge seitens der IGEB.

Art. 12 Abs. 1 Einleitungssatz und Abs. 1^{bis}

¹ Betreibern mit Verminderungsverpflichtung nach Artikel 66 Absatz 1, für die ein Emissionsziel nach Artikel 67 gilt und die keine Projekte oder Programme nach Artikel 5 oder 5a durchführen, die vom Emissionsziel erfasste Emissionsverminderungen bewirken, werden auf Gesuch hin Bescheinigungen für Emissionsverminderungen im Inland in den Jahren ~~2013–2020~~ 2013-2021 ausgestellt, wenn:

Art. 12 Abs. 2:

Die Bescheinigungen werden für Emissionsverminderungen im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad abzüglich 5 Prozent und den Treibhausgasemissionen im betreffenden Jahr, letztmals ~~2020~~ 2021, ausgestellt.

Begründung

Der Artikel bezieht sich auf Anlagenbetreiber, welche energiesparende Investitionen in nicht amortisierbare Massnahmen getätigt und dabei zahlreiche Unwägbarkeiten sowie Risiken in Kauf genommen haben. Die IGEB erachtet es als wenig sinnvoll, die Vorgaben während der laufenden Periode zu ändern.

Art. 140 Abs. 3 (neu):

Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.

(Alternativ könnte ein Art. 139a geschaffen werden, mit dem Titel «Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen aus dem Zeitraum 2013-2020» und demselben Text als Inhalt.)

Begründung

Der Gesetzgeber hat es bei der Behandlung der durch die Parlamentarische Initiative Burkart ausgelösten Teilrevision versäumt, eine Übergangsbestimmung zu schaffen, welche die Übertragung der in der Periode 2013 bis 2020 ausgestellten aber nicht verwendeten Bescheinigungen ins Jahr 2021 regelt. Im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes nach 2020 (Art. 57 Abs. 3) ist deren Übertragung in die Jahre 2021 bis 2025 hingegen gewährleistet, was zu keinem Zeitpunkt der bisherigen Debatte umstritten war.

Die Übergangsbestimmungen des geltenden CO₂-Gesetzes behandeln die Übertragung von Bescheinigungen nicht, weil es diese vor 2013 noch gar nicht gab. Der Bundesrat könnte dieses Versäumnis auf Verordnungsstufe korrigieren, ohne damit dem Willen des Parlaments zuwiderzuhandeln.

Art. 146g Teilnahme am EHS per 1. Januar 2021

² Betreiber von Anlagen, die nach Artikel 42 Absatz 1 am EHS teilnehmen wollen, müssen das Gesuch um Teilnahme am EHS beim BAFU in Abweichung von Artikel 42 Absatz 2 bis zum ~~28. Februar 2021~~ 31. Dezember 2021 einreichen.

Begründung

Sollte das totalrevidierte CO₂-Gesetz nicht per 01.01.2022 in Kraft treten, laufen gemäss heutigem Wissensstand die Verminderungsverpflichtungen aus und die Betreiber der betroffenen Anlagen müssten die CO₂-Abgabe leisten.

Anlagen mit einer Gesamtfeuerungswärmeleistung von mind. 10 MW, die eine Tätigkeit gemäss Anhang 7 der aktuell geltenden CO₂-Verordnung ausüben, könnten auf Gesuch hin ins EHS eingebunden werden (Opt-in).

Damit die betroffenen Firmen ein allfälliges Opt-in-Gesuch in Kenntnis der künftigen Rahmenbedingungen stellen können, wäre ein Aufschieben der Frist für ein Opt-in-Gesuch bis zum 31.12.2021 angezeigt. Ansonsten ist davon auszugehen, dass viele Anlagenbetreiber auf Zusehen hin ein Gesuch einreichen und dieses später, wenn die Verhältnisse klar sind, wieder zurückziehen. Damit wäre ein grosser und unnötiger administrativer Aufwand verbunden.

In Abhängigkeit der Totalrevision des CO₂-Gesetzes liegt dieser Termin vor einer allfälligen Abstimmung zum CO₂-Gesetz. Alle non-EHS Unternehmen müssen also vorgängig entscheiden, obwohl vielleicht noch keine weiteren Informationen zum neuen CO₂-Gesetz vorliegen. Falls das neue CO₂-Gesetz nicht in Kraft tritt, würden die berechtigten non-EHS Unternehmen in das EHS wechseln, weil dann zumindest die CO₂-Abgabebefreiung angewendet werden kann. Der Termin müsste bis Ende Jahr, bzw. bis definitive Informationen zum neuen CO₂-Gesetz vorliegen, verschoben werden. Der Bund überträgt das Risiko teilweise den Unternehmen, keine CO₂-Rückerstattung mehr zu erhalten.

Anhang 9, Ziff. 3.1 Anpassungsfaktoren für Carbon Leakage

Für Sektoren und Teilsektoren, die nicht im Anhang des Beschlusses 2019/708/EU22 aufgeführt sind, werden die nach den Ziffern 2 und 4 berechneten Mengen mit den folgenden Anpassungsfaktoren multipliziert:

- 3.1.1 für das Jahr 2021: 0,3
- 3.1.2 für das Jahr 2022: 0,3
- 3.1.3 für das Jahr 2023: 0,3
- 3.1.4 für das Jahr 2024: 0,3
- 3.1.5 für das Jahr 2025: 0,3
- 3.1.6 für das Jahr 2026: 0,3
- 3.1.7 für das Jahr 2027: 0,225
- 3.1.8 für das Jahr 2028: 0,15
- 3.1.9 für das Jahr 2029: 0,075
- 3.1.10 für das Jahr 2030: 0

3.1.11 Für Forschungs- oder Entwicklungsanlagen gilt der Anpassungsfaktor 1 für die Jahre 2021 bis 2030.

Begründung

Die Schweiz gehört weltweit zu den Ländern mit der dynamischsten Forschungstätigkeit. Sie wendet fast 3.4% ihres Bruttoinlandprodukts für Forschung und Entwicklung auf. Im internationalen Vergleich gehört die Schweiz damit zu den Ländern, die im Verhältnis zu ihrem BIP am meisten für Forschung und Entwicklung ausgeben (4. Rang der OECD-Länder).

Die Schweiz bezahlt 22 Milliarden Franken für Forschung und Entwicklung. Dabei wird der grösste Anteil von privaten Unternehmen finanziert (86%) und durchgeführt (71%). Im Bericht des World Economic Forums (WEF) über die weltweite Wettbewerbsfähigkeit 2016–2017 steht die Schweiz zum achten aufeinanderfolgenden Mal an erster Stelle (Quelle: EDA, Wissenschaft und Forschung in der Schweiz – Fakten und Zahlen).

Mit der Einführung des Anpassungsfaktors 1 für Forschungs- und Entwicklungsanlagen im EHS soll sichergestellt werden, dass der Forschungsstandort Schweiz auch weiterhin für private Investitionen attraktiv bleibt, respektive die Arbeitsplätze in der Forschung und Entwicklung nicht ins Ausland abwandern.

Anhang 9, Ziff. 4.1 indirekte Emissionen, Emissionsfaktor für Strommix in der Schweiz

Für indirekte Emissionen aus verwendetem Strom werden keine kostenlosen Emissionsrechte zuge-
teilt. Bei Benchmarks von Produktionsprozessen, die sowohl mit Brennstoffen als auch mit Strom
betrieben werden können, werden die **realen**, indirekten Emissionen anhand der Herkunftsnach-
weise aus dem verwendeten Strom ~~mit 0,376 t CO₂ pro MWh~~ bestimmt. **Ist dies nicht möglich,
werden die indirekten Emissionen des verwendeten Stroms mit 0.169 t CO₂ pro MWh_e berechnet.**

Begründung

Die tragende Säule der Schweizer Stromversorgung ist die Wasserkraft. Aus ökologischer Sicht ist
der aktuelle Strommix der Schweiz im Vergleich mit der EU äusserst CO₂-arm und trägt somit we-
sentlich zum Erreichen der Klimaziele bei. Der von der EU angesetzte Emissionsfaktor von 0,376 t
CO₂ pro MWh_{el} wird den lokalen Gegebenheiten nicht gerecht und verhindert den Betreibern von
Anlagen im EHS, bei denen indirekte Emissionen bei der Berechnung der Zuteilung berücksichtigt
werden, die Möglichkeit einer sinnvollen Substitution mit Strom.

Der Emissionsfaktor des bezogenen Strommixes soll jährlich anhand der Herkunftsnachweise für
den verwendeten Strom berechnet werden. Kann man diesen nicht ermitteln, werden die indirek-
ten Emissionen für den verwendeten Strom mit **0,169 t CO₂ pro MWh_{el}** festgelegt (Verbraucher-
strommix, siehe BAFU: Klimawandel: Fragen und Antworten).

Anhang 16, Berechnung der CO₂-Emissionen für Betreiber von Anlagen

Neues Kapitel:

**Der Emissionsfaktor von Brennstoffen aus Biomasse ist null. Insbesondere auch für Biogasanteile in
Gas aus Erdgasnetzen, deren ökologischer Mehrwert noch nicht veräussert wurde.**

Begründung

Mit der bisherigen Regelung können sich Betreiber von Anlagen im EHS (im Gegensatz zu Verminde-
rungsverpflichtungen) den Biogasanteil in Gas aus Erdgasnetzen nicht anrechnen lassen (vergleiche
dazu Anhang H.5, Vollzugsmittelteilung EHS für Betreiber von Anlagen).

Damit wird den Betreibern von Anlagen im EHS die einfache Substitution mit Biogas verwehrt.

Mit einer Anrechenbarkeit könnte aber über ein wirtschaftliches Instrument der Anteil an Biogas in
der Schweiz erhöht werden.

Kapitel 5 Anpassung der kostenlosen Zuteilung der Emissionsrechte

Die Einstellung eines Fernwärmebezugs sollte direkt berücksichtigt werden und 1:1 mit einer kos-
tenslosen Zuteilung ersetzt werden. Zum Beispiel die Firma Model AG in Niedergösgen mit Fern-
wärmebezug ab dem Kernkraftwerk Gösgen: Wenn das Kernkraftwerk die Stromproduktion einstellt
(mehrere Monate oder für immer), dann bezahlt Model im Falle einer endgültigen Betriebseinstel-
lung des Kernkraftwerks Gösgen bis zu 5 Mio. CHF für neue CO₂-Zertifikate zur Kompensation auf-
grund der CO₂-Emissionen aus der Heizöl- oder Erdgasfeuerung. Der Produktionsstandort Nieder-
gösgen wäre somit gefährdet.

Produkt-/Wärmebenchmarks

Der Wärme-Benchmark wird mit Erdgas und 90% Kesselwirkungsgrad berechnet. Das entspricht
zwar dem Stand der Technik, nicht vernachlässigt werden sollte jedoch das auch in der Schweiz
notwendiges unternehmerisches Handeln in Bezug auf Reserveauslegung in der Wärmeleistung nö-
tig ist. Zum Beispiel die Beschaffung neuer Erdgaskessel: Die Auslegung wird oft aufgrund möglicher
zukünftiger Produktionssteigerung nicht auf 100% Last gemacht. Die Betreiber legen einen neuen
Erdgaskessel besser auf z.B. 70% Last (Wirkungsgrad <90%) aus und können vielleicht in den nächs-
ten 40 Jahren von der Reserveauslegung profitieren. Wenn der Gesetzgeber 90% Kesselwirkungs-
grad verlangt, hindert er möglicherweise die Betreiber langfristig zu denken und trägt bei, das
Wachstum von Unternehmen zu gefährden.

Einbezug technischer Lösungen wie CCS (carbon capture and storage) und CCU (carbon capture and utilization)

Die Fabrikation und Herstellung von Industriegütern wie zum Beispiel Eisen, Glas, Keramik und Zement ist kohlenstoffintensiv. Die Abscheidung von Kohlendioxid aus den Rauchgasen industrieller Prozesse ist ein effektiver Lösungsansatz. Der Grund, warum solche Ideen nicht weit verbreitet sind, liegt an den bis heute hohen Kosten solcher Anlagen und den fehlenden wirtschaftlichen Anreizen für solche Investitionsprojekte. Beispielsweise können heute im EHS solche Projekte nicht als CO₂-Reduktion angerechnet werden.

Um die heute bekannten anspruchsvollen Klimaziele der Schweiz bis Ende 2050 erreichen zu können, werden in Zukunft aus unserer Sicht technologische Lösungen wie CCU und CCS eine wichtige Rolle spielen. Für die IGEB ist es deshalb von entscheidender Bedeutung, dass sich die Reduktionsleistung, die mit solchen Projekten erzielt werden, finanziell auszahlen und so deren Finanzierung ermöglicht wird. Gelingt das nicht, so besteht die Gefahr, dass die Industrie abwandert und die Schweiz auf diese Firmen dann keinen Einfluss mehr nehmen kann. Dies gilt es zu verhindern. Die IGEB schlägt für die Projekte wie CCU/CCS folgende Wege in der Umsetzung des CO₂-Gesetzes vor, die auch parallel angewendet werden könnten:

a) Lösungen wie CCU/CCS-Projekte gelten als inländische Kompensationsprojekte:

Anhang 3 (CO₂-VO)

(Art. 5 Abs. 1 Bst. a)

- Emissionsverminderungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden
Für ein Projekt oder Programm zur Emissionsverminderung im Inland werden keine Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen erzielt werden durch:

a. den Einsatz von Kernenergie;

~~b. den Einsatz biologischer oder geologischer CO₂-Sequestrierung; ausgenommen ist die biologische CO₂-Sequestrierung in Holzprodukten;~~

bbis. die Wiedervernässung von Mooren und Feuchtgebieten;

c. Forschung und Entwicklung oder Information und Beratung;

d. den Einsatz biogener Treibstoffe, die den Anforderungen des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 19962 und der dazugehörigen Ausführungsvorschriften nicht entsprechen;

e. einen Treibstoffwechsel von Benzin- oder Dieselfahrzeugen zu Erdgasfahrzeugen; ausgenommen ist der Wechsel ganzer Fahrzeugflotten;

f. den Ersatz von fossilen Heizkesseln durch fossile Heizkessel.

Momentan gilt für Kompensationsprojekten u.a. die folgende Grundanforderung (Vollzugsmitteilung für Kompensationsprojekte, Kapitel 2.1):

...

- Die Emissionsverminderungen wurden nicht in einem Unternehmen erzielt, das am Emissionshandelssystem (EHS) teilnimmt (Art. 5 Abs. 1 Bst. c Ziff. 2 CO₂-Verordnung).

...

Details wie CCS/CCU für Kompensationsprojekte anrechenbar sind (Abgrenzung gegenüber EHS, Emissionsverminderung bei CCS bzw. bei CCU etc.) muss man noch ausarbeiten. Unseres Erachtens kann man entweder ein separates Unterkapitel unter Anhang 3 ergänzen oder das BAFU kann dies in der Vollzugsmitteilung für Kompensationsprojekte regeln.

b) Die durch Lösungen wie CCU/CCS-Projekte eingefangenen direkten CO₂-Emissionen sind im EHS-Monitoringbericht abzugsfähig:

Wir schlagen vor, den Anhang 16 der CO₂-VO wie folgt zu ergänzen:

Anhang 16 (CO2-VO)

- Anforderungen an das Monitoringkonzept

neues Kapitel:

4 CO2-Reduktionen aus technischen Lösungen wie CCS/CCU-Projekten

4.1 Die CO2-Reduktion aus CCS/CCU-Anlagen innerhalb des EHS-Perimeters führen zu keiner Anpassung der Zuteilung kostenloser Emissionsrechte.

4.2 Nach der Umsetzung eines CCS/CCU-Projektes können die an der Quelle «eingefangenen» CO2-Emissionen aus fossilen und geogenen Quellen für EHS-Unternehmen im EHS-Monitoringbericht von den direkten CO2-Emissionen vollumfänglich abgezogen werden.

4.3 Die CO2-Emissionen, die aus Biomasse entstehen und innerhalb des EHS-Perimeters eingefangen werden, werden als CO2-negativ betrachtet und können zusätzlich von den direkten CO2-Emissionen abgezogen werden (negative CO2-Emissionen).

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Meinungsäusserung und empfehlen Ihnen unsere Bemerkungen und Positionen zur Berücksichtigung bei der weiteren Behandlung dieses Geschäfts.

Freundliche Grüsse



Frank R. Ruepp
Präsident



Carla Hirschburger
Geschäftsführerin

BAFU
3003 Bern

Per Email:
raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 27.07.2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen vom 4. Mai 2020 (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga

Mit dem Orientierungsschreiben vom 4. Mai 2020 haben Sie die Konferenz der Vorsteher der Umweltschutzämter mit Frist bis zum 25. August 2020 zur Stellungnahme zur Teilrevision der CO₂-Verordnung eingeladen.

Wir bedanken uns für die Gelegenheit und bringen uns wie folgt ein:

A. Zusammenfassung der Vorlage

Da sich die Totalrevision des CO₂-Gesetzes verzögert und voraussichtlich erst per 1. Januar 2022 in Kraft treten wird, entsteht eine Regulierungslücke, weil mehrere Instrumente bis 2020 befristet sind. Am 20. Dezember 2019 hat das Parlament daher Anpassungen am CO₂-Gesetz beschlossen (Inkrafttreten am 1.1.2021), die sicherstellen, dass die befristeten Instrumente bis Ende 2021 verlängert werden. Dazu sind in der Folge auch Anpassungen in der CO₂-Verordnung notwendig, die mit dieser Teilrevision umgesetzt werden. Zusätzlich dazu werden Anpassungen am Emissionshandelssystem vorgenommen, die auf unbestimmte Zeit gültig sind. Die wichtigsten Elemente der Teilrevision sind:

CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge: Die Zielwerte der Neuwagenflotte für Ende 2020 werden aufgrund der Umstellung der Messmethode (von NEFZ auf WLTP) umgerechnet, da sie sich zum Zeitpunkt der Festlegung auf die NEFZ-Werte stützten. Die Zielwerte betragen entsprechend 118 Gramm CO₂/km für Personenwagen (NEFZ-Zielwert 95 Gramm CO₂/km) und 186 Gramm CO₂/km für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper (NEFZ-Zielwert 147 Gramm CO₂/km).

Emissionshandel: Die jährliche Absenkrate für die maximale Menge an Emissionsrechten (Cap) wird ab 2021 von 1,74 auf 2,2 Prozent erhöht. Diese gilt sowohl für die Betreiber von Anlagen wie auch von Luftfahrzeugen. Die Menge der kostenlos zugeteilten Emissionsrechte pro Betreiber wird neu jährlich angepasst, wenn sich die relevanten Daten (z.B. Produktionsmengen) um mehr als 15 Prozent verändern. Künftig wird es zudem nicht mehr möglich sein, Emissionsminderungszertifikate für die verursachten Treibhausgasemissionen abzugeben.

Verminderungsverpflichtung: Anlagebetreiber können ihre Verminderungsverpflichtung bis Ende 2021 verlängern. Die Ziele werden linear weitergeführt. Das System des automatischen Bescheinigungsanspruchs bei Übererfüllung der Reduktionsziele wird nicht weitergeführt.

Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure: Der Anteil der Emissionen aus dem Verkehr, der kompensiert werden muss, wird von 10 auf 12 Prozent in 2021 erhöht.

CO₂-Abgabe: Der Abgabesatz wird 2022 auf 120 Fr. erhöht, wenn die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2020 mehr als 67 Prozent der Emissionen im Jahr 1990 betragen.

B. Stellungnahme und Anträge

CO₂-Emissionen Fahrzeuge

Angepasste CO₂-Flottenzielwerte

Die CO₂-Flottenzielwerte für Personenwagen sowie für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper werden mit einem Faktor in WLTP-basierte Zielwerte umgerechnet. Die WLTP-basierten Zielwerte betragen damit gemäss Art. 17b Abs. 2 rev. CO₂-Verordnung 118 Gramm CO₂/km für Personenwagen und 186 Gramm CO₂/km für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper. Diese Umrechnung in Anlehnung an die europäischen Regelungen kann als Entgegenkommen an die Automobilindustrie angesehen werden. In den letzten Jahren wurde bekannt, dass die CO₂-Emissionen gemäss den Angaben der Fahrzeughersteller von den real gemessenen Werten zunehmend abwichen (zuletzt in der Grössenordnung von rund 40 Prozent). Als Antwort darauf wird im Typenprüfverfahren ein neuer Fahrzyklus eingeführt (Ersatz NEFZ durch WLTP), welcher die realen Fahrbedingungen und damit die tatsächlichen CO₂-Emissionen besser widerspiegelt. Da die Zielwerte für 2021 noch auf der NEFZ-Datenbasis definiert wurden, wären sie mit dem nun eingeführten WLTP-Verfahren schwerer zu erreichen. Die Umrechnung der Zielwerte ermöglicht es den Automobilimporteuren, die Flottengrenzwerte auf dem Papier einfacher zu erreichen. Da die von der Automobilindustrie durchgeführten Optimierungen im Typenprüfverfahren sehr umstritten sind und für die Erfüllung der Klimaziele die Realemissionen relevant sind, muss dieses Entgegenkommen an die Fahrzeugindustrie begrenzt werden. Insbesondere ist zu kritisieren, dass die Umrechnung als zusätzliche Erleichterung eingeführt wird und sämtliche bereits bestehenden Erleichterungen (Ökoinnovationen, Supercredits etc.) weitergeführt werden. Da die Umrechnung zwischen den Messverfahren gesetzlich festgelegt und von der EU übernommen wurden, müssen im Gegenzug die sonstigen Erleichterungen schneller als vorgesehen zurückgefahren werden.

Anträge:

- Die Berücksichtigung nur eines Teils der Neuwagenflotte mit den tiefsten CO₂-Emissionen (Phasing-In) gemäss Art. 27 Abs. 2 ist frühzeitig zu beenden: 2022 sind analog den Regelungen der EU 100 Prozent der Flotte einzubeziehen (bisher 95 Prozent).
- Die stärkere Berücksichtigung der Fahrzeuge mit weniger als 50 Gramm CO₂/km gemäss Art. 27 Abs. 3 ist zu reduzieren: im Referenzjahr 2021 auf 1,5 (bisher 1,67) und im Referenzjahr 2022 auf 1 (bisher 1,33).
- Die Multiplikationsfaktoren zur stärkeren Berücksichtigung von Ökoinnovationen gemäss Art. 26 Abs. 2 rev. CO₂-Verordnung sind zu streichen.

E-Fahrzeuge

Um die CO₂-Flottenziele einfacher zu erfüllen, wurden E-Fahrzeuge, die mit 0 Gramm CO₂ in die Berechnung einfließen, importiert und in Verkehr gesetzt. Allerdings blieben diese Fahrzeuge danach nicht in der Schweiz, sondern wurden wieder exportiert. Damit leisteten sie auch keinen Beitrag zur Emissionsverminderung. Diese Praxis, die bereits in früheren Stellungnahmen (z.B. Stellungnahme Konferenz kantonalen Energiedirektoren vom 10.03.2017, S. 15) bemängelt wurde, wird nun mit einer Ergänzung in Art. 17 rev. CO₂-Verordnung unterbunden. Dazu wird präzisiert, dass nur Fahrzeuge angerechnet werden, die nach der Zulassung eine entsprechende Verwendung in der Schweiz haben.

Antrag: Es ist ein Vollzugscontrolling zu etablieren, um zu prüfen, dass diese Praxis mit der Ergänzung von Art. 17 rev. CO₂-Verordnung in Realität unterbunden wurde.

Fahrzeuggewicht

Es ist anzumerken, dass die Berechnung der individuellen Zielvorgabe durch den Einbezug des Fahrzeuggewichts der Flotten gemäss Anhang 4a keine ausreichenden Anreize zur Umstellung auf leichtere Fahrzeugen enthält. Dies wäre aber wichtig, um den Trend zu schwereren Fahrzeugen abzuschwächen und damit die Emissionen zu stabilisieren resp. zu vermindern.

Antrag: Es sind stärkere Anreize für leichtere Fahrzeuge zu schaffen. Denkbar sind z.B. Anpassungen bei der Berechnung der individuellen Zielvorgabe.

Sanktionsbeträge

Im Anhang 5 CO₂-Verordnung sind unter Ziff. 3 die Sanktionsbeträge für die Referenzjahre 2019 und 2020 enthalten. Für das Referenzjahr 2021 ist jedoch in den Vernehmlassungsunterlagen kein Wert vorgesehen.

Antrag: Ein Sanktionsbetrag für 2021 ist festzulegen.

Die Sanktionsbeträge bei Überschreiten der Emissionsziele sind an die Regelungen in der EU angelehnt und mit einem gemittelten Wechselkurs berechnet. Mit diesem Vorgehen werden Unterschiede in der Kaufkraft zwischen der EU und der Schweiz nicht abgebildet.

Antrag: Die Berechnung der Sanktionsbeträge gemäss Art. 29 und Anhang 5 sind bezüglich Kaufkraft anzupassen.

Emissionshandel

Maximale Menge Emissionsrechte und jährliche Anpassung der kostenlosen Zuteilung

Die maximale Menge an Emissionsrechten, die für Betreiber von Anlagen zur Verfügung steht, wurde in der Vergangenheit jeweils um 1,74 Prozent pro Jahr gekürzt. Ab 2021 wird die Menge der Emissionsrechte neu um 2,2 Prozent pro Jahr vermindert. Auch die maximale Menge an Emissionsrechten für Luftfahrzeugbetreiber wird ab 2021 um jährlich 2,2 Prozent gekürzt. Wir begrüßen dieses Vorgehen im Grundsatz, sorgt es doch dafür, dass die Teilnehmenden am Emissionshandelssystem (EHS) Anreize zur Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen haben. Wir begrüßen weiterhin, dass neu die Menge der kostenlos zugeteilten Emissionsrechte an die Anlagenbetreiber jährlich aufgrund der Aktivitätsrate angepasst werden kann. Die Anpassung wird gemäss Art. 46b Abs. 1 vorgenommen, wenn die Abweichung mehr als 15 Prozent beträgt. Bisher wurde die Zuteilung der kostenlosen Emissionsrechte angepasst, wenn der Anlagenbetreiber den Betrieb ganz oder teilweise einstellte oder wenn eine physische Änderung an einer Anlage die installierte Kapazität um mindestens 10 Prozent erhöhte oder verringerte. Das heisst, mit der

neu vorgeschlagenen Regelung wird die Schwelle, welche Anpassungen bei der Zuteilung auslöst, einerseits erhöht, andererseits werden die Anwendungskriterien erweitert: es ist nun eine Veränderung der Aktivitätsrate im Allgemeinen erforderlich, nicht mehr nur eine physische Erweiterung oder Verringerung der Kapazität. Im Erläuterungsbericht ist nicht dargelegt, welche Auswirkungen daraus auf den Emissionshandel und die Preisentwicklung erwartet werden.

Antrag: Es ist eine Überprüfung der Auswirkungen vorzusehen. Sollten sich aus der Anpassung dieser Regelungen nachteilige Entwicklungen ergeben, sind diese mit einer Anpassung der Verordnungsbestimmungen zu berichtigen.

Carbon Leakage

Bei der Zuteilung der kostenlosen Emissionsrechte wird das Risiko einer Produktionsverlagerung ins Ausland (Carbon Leakage) weiterhin berücksichtigt. Das bedeutet, dass für die betreffenden EHS-Teilnehmer kostenlose Emissionsrechte vollumfänglich in der Höhe des jeweiligen Benchmarks zugeteilt werden. Gemäss Erläuterungsbericht betrifft dies nahezu alle Sektoren im EHS. Teilnehmer, bei denen kein Risiko für Carbon Leakage besteht, erhalten gemäss Anhang 9 Ziff. 3.1 rev. CO₂-Verordnung bis 2026 hingegen nur 30 Prozent der kostenlosen Emissionsrechte gemäss Benchmark. Weiter wird dieser Satz bis 2030 auf 0 gesenkt, das heisst, im Jahr 2030 werden diese EHS-Teilnehmer keine kostenlosen Emissionsrechte mehr erhalten. Damit nimmt die Ungleichbehandlung der EHS-Teilnehmer stark zu. Des Weiteren müssen zur Erreichung der Klimaziele gemäss dem Übereinkommen von Paris die Emissionen global auf netto null gesenkt werden. Dementsprechend müssen weitere Anreize gesetzt werden, damit auch die Industrie vermehrt auf diesen Zielpfad einschwenkt. Die Ungleichbehandlung ist daher mittelfristig zu reduzieren.

Antrag: Anhang 9 Ziff. 3 rev. CO₂-Verordnung ist um einen Anpassungsfaktor für Carbon Leakage gefährdete Unternehmen von 0.95 ab 2025 und 0.9 in 2030 zu ergänzen.

CO₂-Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung

Anrechenbarkeit Emissionsminderungszertifikate

Gemäss Art. 75 rev. CO₂-Verordnung können Anlagebetreiber, die bereits vor 2013 einer Verminderungsverpflichtung unterlagen, Emissionsminderungszertifikate im Umfang von 4,5 Prozent der effektiven Emissionen anrechnen lassen. Im Emissionshandelssystem hingegen sind Emissionsminderungszertifikate nicht mehr zugelassen. Konsequenterweise sind die Regelungen bei der Verminderungsverpflichtung gleich auszugestalten.

Antrag: Art. 75 rev. CO₂-Verordnung ist zu streichen.

Kompensation Importeure Treibstoff

Anpassung Kompensationssatz Treibstoffimporteure

Wir begrüssen die Erhöhung des Kompensationssatzes für Treibstoffimporteure von 10 Prozent im Jahr 2020 auf 12 Prozent im Jahr 2021 (Art. 89 Abs. 1 Bst. e rev. CO₂-Verordnung). Damit wird sichergestellt, dass der Verkehr einen angemessenen Beitrag zur Verminderung der Treibhausgasemissionen leistet.

Zulässige Kompensationsmassnahmen

Mit einer Anpassung in Art. 90 Abs. 1 rev. CO₂-Verordnung wird die Möglichkeit für kompensationspflichtige Personen aufgehoben, ihrer Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen. Dies, weil ihre Zusätzlichkeit nach 2020 nicht mehr gegeben sei. Gemäss Erläuterungsbericht sind von dieser Anpassung Kompensationsprojekte betroffen, die rund 150 000 Tonnen CO₂ einsparen. Einige dieser Projekte werden aufgrund der fehlenden Einnahmen aus den Kompensationszahlungen voraussichtlich nicht mehr weitergeführt werden können. Um sinnvolle Kompensationsprojekte nicht unnötig auslaufen zu lassen, ist für diese Projekte die Möglichkeit vorzusehen, einen Nachweis über die Zusätzlichkeit erbringen zu können, falls sie wesentliche Anforderungen erfüllen.

Antrag: In Art. 90 rev. CO₂-Verordnung ist eine Regelung einzufügen, wie selbst durchgeführte Projekte nachweisen können, dass sie das Kriterium der Zusätzlichkeit erfüllen.

CO₂-Abgabe

Erhöhung CO₂-Abgabe

Die CO₂-Abgabe auf Brennstoffen wurde bisher alle zwei Jahre aufgrund der Emissionsentwicklung angepasst. Die letzte Erhöhung wurde 2018 auf 96 Fr. pro Tonne CO₂ vorgenommen. Diesem Vorgehen folgend hätte der nächste Erhöhungsschritt bereits 2020 stattfinden müssen. Die Schweiz befindet sich bezüglich der Einhaltung des Reduktionsziels für 2020 von minus 20 Prozent gegenüber 1990 nicht auf Kurs. Auch beim Sektorziel für Gebäude von minus 40 Prozent gegenüber 1990 ist absehbar, dass es nicht erreicht werden wird. Es ist daher angezeigt, den nächsten Erhöhungsschritt der CO₂-Abgabe auf 120 Fr. pro Tonne CO₂ nicht erst wie in Art. 94 rev. CO₂-Verordnung vorgeschlagen 2022, sondern bereits 2021 vorzusehen, falls sich die Emissionen nicht entsprechend reduzieren.

Antrag: In Art. 94 Abs. 1 Bst. d rev. CO₂-Verordnung ist das Jahr 2022 durch 2021 zu ersetzen.

Freundliche Grüsse

Konferenz der Vorsteher der Umweltschutzämter der Schweiz KVU

Der Präsident



Jacques Ganguin

Die Geschäftsführerin



Andrea Loosli

Kopie an: KVU-Mitglieder



Konferenz Kantonaler Energiedirektoren
Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie
Conferenza dei direttori cantonali dell'energia
Conferenza dals directurs chantunals d'energia

Bundesamt für Energie
Per Email an: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 11. Mai 2020

Vernehmlassung zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Besten Dank für das Zusenden der Unterlagen zur Änderung der o.g. Verordnung und die Einladung zur Stellungnahme. Die EnDK wird zu den vorliegenden Entwürfen keine Stellung nehmen.

Mit freundlichen Grüssen

Caterina Mattle
Generalsekretärin



Konferenz Kantonaler Energiedirektoren
Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie
Conferenza dei direttori cantonali dell'energia
Conferenza dals directurs chantunals d'energia

Bundesamt für Umwelt
Per Email an: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 25. August 2020

Stellungnahme Vernehmlassung Revision CO2-Verordnung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 4. Mai 2020 wurde die EnDK eingeladen, zur Revision der CO2-Verordnung Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für diese Möglichkeit und nehmen entgegen dem am 11. Mai 2020 kommunizierten Verzicht zur Eingabe gerne wie folgt Stellung:

Wir begrüssen die vorgeschlagene Revision der CO2-Verordnung, welche sich aufgrund der sich abzeichnenden Regulierungslücke des späteren Inkrafttretens des totalrevidierten CO2-Gesetzes aufdrängt.

Insbesondere unterstützen wir den in Art. 94 (CO2-Abgabesatz auf Brennstoffe) ergänzten Mechanismus für die **Anpassung des CO2-Abgabesatzes auf Brennstoffe per 1.1.2022** sowohl in Bezug auf die Abgabehöhe (CHF 120 pro Tonne CO2) wie auch auf den für die Beurteilung der Abgabehöhe verwendeten Schwellenwert (67%).

Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die aus der Teilzweckbindung der CO2-Abgabe für das Gebäudeprogramm zur Verfügung stehenden Mittel voraussichtlich bereits **ab 2021 vollständig ausgeschöpft** werden. Grund dafür sind die sich abzeichnenden wesentlichen Erhöhungen der kantonalen Fördermittel zugunsten des Gebäudeprogramms. Die gesetzlich vorgesehene maximale Verdopplung dieser Mittel wird voraussichtlich bereits 2021 nicht mehr möglich sein. Mit der geplanten Anhebung der CO2-Abgabe ab 2022 würden die zur Verfügung stehenden Mittel zumindest erhöht, weshalb diese zu begrüssen ist. Um Planungssicherheit für die Kantone zu schaffen, wäre **eine frühzeitige Festlegung des Abgabesatzes und des Schwellenwerts** wünschenswert.

Wir bedanken uns im Voraus für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen

Caterina Mattle
Generalsekretärin EnDK

Olivier Brenner
Stv. Generalsekretärin EnDK

Zürich, 20. August 2020

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

raphael.bucher@bafu.admin.ch



Schweizerische
Energie-Stiftung

Fondation Suisse
de l'Énergie

Sihlquai 67
8005 Zürich
Tel. 044 275 21 21

info@energiestiftung.ch
PC-Konto 80-3230-3

Stellungnahme zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu dürfen und nehmen diese Gelegenheit gerne wahr.

Die Teilrevision der CO₂-Verordnung bietet die Chance, die Schweizer Klimapolitik trotz Verzögerungen bei der Totalrevision des CO₂-Gesetzes einen bedeutenden Schritt vorwärts zu bringen. In Anbetracht dessen und der sich beschleunigenden Klimaveränderungen müssen deutlich ambitioniertere Regelungen und Massnahmen getroffen werden, als der Bund mit der Vorlage vorschlägt.

Die anvisierten Regelungen im Umgang mit Auslandszertifikaten und beim Import von Neuwagen und Treibstoffen, greifen dafür viel zu kurz. So müssen beispielsweise die nach wie vor bestehenden Lücken beim Neuwagen-Import dringend geschlossen werden. Das betrifft speziell die Vermeidung von Supercredits, welche durch Mehrfachzählung von emissionsarmen Fahrzeugen den Import von emissionsintensiven Fahrzeugen beschönigen. Um die angestrebte Reduktion von Emissionen im Jahr 2021 (-1.5% gegenüber 2020) zu erreichen, muss ausserdem die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe bereits per 1. Januar 2021 auf CHF 120 erhöht werden. In diesen Bereichen muss der Bund dringend nachbessern und im Rahmen seiner vorhandenen Kompetenzen sehr viel ambitioniertere Vorgaben machen.

Für eine wirkungsvolle CO₂-Verordnung sind folgende Anpassungen an der vorliegenden Teilrevision von zentraler Wichtigkeit:

- Die grössten Schlupflöcher, welche das **Neuwagenziel** verwässern, bleiben mit der angestrebten Revision bestehen. Dazu gehören das sogenannte **phasing-in** und die **Supercredits** in Art. 27. Sie erlauben, dass in den kommenden Jahren erstens die 5-15% der Fahrzeuge mit den höchsten CO₂-Emissionen nicht berücksichtigt werden, und zweitens die Fahrzeuge mit den besten Werten mehrfach gezählt werden dürfen. **Werden diese beiden Mechanismen nicht korrigiert, so wird die angestrebte Wirkung des Neuwagenziels verfehlt.**

- Parlament und Bevölkerung wollen, dass die CO₂-Emissionen weiter gesenkt werden. Ziel war es, dass im Jahr 2021 ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% gegenüber 1990 erreicht werden soll. Es ist deshalb ungenügend, dass erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der **CO₂-Abgabe auf Brennstoffe** geplant wird. Damit sich die volle Wirkung der Massnahme entfalten kann, ist eine **Einführung per 1.1.2021 notwendig**.
- Der Bundesrat sieht vor, die **Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure** von 10 auf 12% zu erhöhen. Wir begrüssen diese Erhöhung, sie geht aber aufgrund der grossen Ziellücke zu wenig weit. Das aktuelle Gesetz gibt dem Bundesrat die Kompetenz, den Kompensationssatz auf bis zu 40% zu erhöhen. Mit Blick auf künftige Regelungen wäre es sinnvoll, **ab 2021 auf mindestens 15% im Inland zu erhöhen**.

Wir bitten um Berücksichtigung der nachfolgenden Anträge und Erläuterungen zur Verbesserung der Verordnungsvorlage.

Freundliche Grüsse



Florian Brunner
Leiter Fachbereich Klima

Vorbemerkungen

Die bisherige CO₂-Verordnung zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war bisher klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen selbst den gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angebracht, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Diese Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch strikt auf das geltende CO₂-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Parlamentarischen Initiative Burkart 17.405.

Berücksichtigt die Vorlage die besondere Ausgangslage aufgrund der gegen Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen?

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund des Corona-Virus erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten für 2020 überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden. Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Denn im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Benzinkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.

Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂-Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als sie eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selber fest: „In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus¹.“ Das aktuell gültige System hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im CO₂-Gesetz vom Parlament festgelegte CO₂-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen.

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;
- c. *Streichen*

Begründung: Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihre CO₂-Emissionen um die 9 g CO₂/km (Zielabweichung der ungewichteten Emissionen) effektiv senken müssen.“² Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.“

¹ [Medienmitteilung des Bundesrates vom 18.2.2020](#)

² Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 50

³ Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 32

Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie von 2013 S. 7720 beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die CO₂-Reduktion auf 680'000 Tonnen CO₂ pro Jahr, wenn Art. 27 CO₂V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von Art. 27 CO₂V 460'000 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des Bundesrates von 2017 S. 3 bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in verlangte, als massive Verwässerung bezeichnet: „Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der Vorgaben und der CO₂-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper⁴.“

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialien entsprechend festgehalten.⁵ Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht.

Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt;
- b. im Referenzjahr 2021: **1-fach**;
- c. *Streichen.*

Begründung: Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

⁵ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>

einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus widerspricht aber jeder Logik.

Umrechnungsfaktor NEFZ – WLTP

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der Vernehmlassungsvariante der CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

Wir begrüssen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht⁶ geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsfächen von Neuwagen aufgrund der Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt:

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1.1.2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1.1.2022) und somit nicht die Zeit der

⁶ Seiten 9 und 10

momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Biotreibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen. Die vorgeschlagene Erhöhung der Kompensationspflicht für Treibstoffimporte um gerade mal 2 Prozentpunkte (auf 12%) geht jedoch klar zu wenig weit. Eine Erhöhung auf 15% für 2021 stellt das Minimum dar.

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:
e. für das Jahr 2021: **15** Prozent.

Begründung: Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000 t CO₂ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in Betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und abgeschrieben werden können.

Im Weiteren ist es wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art. 90/91.

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art. 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Um die angestrebte Reduktion von Emissionen im Jahr 2021 (-1.5% gegenüber 2020) zu erreichen, muss die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe bereits per 1.1.2021 auf CHF 120 erhöht werden. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung: Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Biofuels als Brennstoffe

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung ist zu befürchten, dass die betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil

dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art. 46ff und Anhang 9)

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren CO₂-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und Altpneus in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

15%-Schwelle

Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.

Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich 1:1 zu übernehmen. Dies garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

5. Verminderungspflichten

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem

Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.

Auslandszertifikate

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen. Dazu gehört der Nachweis eines Corresponding Adjustments sowie von International übertragenen Minderungen (ITMO).

Erleichtertes Reporting (Art. 97-99)

Der Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüßen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die Eidgenössische Zollverwaltung (EZV) entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und auch anwendet.

Bundesamt für Umwelt BAFU
Abteilung Klima
Herr Raphael Bucher

3003 Bern

Ihr Zeichen
Ihr Schreiben 4. Mai 2020

Zürich 25. August 2020
Bearbeiter/in Martin Rahn
Direktwahl 044 217 41 69
E-Mail martin.rahn@carbura.ch

Vernehmlassung zur Verlängerung der Klimaschutzinstrumente bis 2021

Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit zur Verlängerung der Klimaschutzinstrumente bis 2021 teilnehmen zu dürfen, danken wir Ihnen bestens. Diese Verlängerung wurde insbesondere deshalb notwendig, da sich die Beratung des revidierten CO₂-Gesetzes in die Länge gezogen hat.

Wir begrüßen es im Grundsatz, dass mit der Verlängerung der Verordnung gewisse Unsicherheiten beseitigt werden können. Andererseits darf diese Verlängerung nur eine Fortschreibung des Bisherigen sein und darf also keine (überproportionalen) Verschärfungen der CO₂-Vorgaben für einzelne Branchen enthalten. Ebenso wenig darf diese Verlängerung irgendwelche Inhalte im Hinblick auf das revidierte CO₂-Gesetz präjudizieren.

Inhaltlich unterstützen wir die Anträge von AVENERGY SUISSE, die zentrale Punkte einer Verschärfung und Unsicherheiten im Übergang aufnimmt. Es sind dies:

- Art. 12 Abs.2:
Die Bescheinigungen werden für Emissionsverminderungen im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad abzüglich 5 Prozent und den Treibhausgasemissionen im betreffenden Jahr, letztmals 2021, ausgestellt.
- Art. 89 Abs. 1 Bst. e:
für das Jahr 2021: 11 Prozent
- Art 90 Abs. 1 sowie Art. 91 Abs. 2 und Art 91 Abs. 3
Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.
- Art. 140 Abs. 3 (neu)
Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigungen verwendet werden.

Für die einzelnen Begründungen verweisen wir auf die ausführliche Stellungnahme von AVENERGY SUISSE und danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Eingabe.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Andrea Studer".

Andrea Studer

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Martin B. Rahn-Hirni".

Martin B. Rahn-Hirni



schweizerischer ingenieur- und architektenverein
société suisse des ingénieurs et des architectes
società svizzera degli ingegneri e degli architetti
swiss society of engineers and architects

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundespräsidentin
Simonetta Sommaruga

Geht per E-Mail an:
raphael.bucher@bafu.admin.ch

Jörg Dietrich
Fachverantwortlicher Klima/Energie
joerg.dietrich@sia.ch
+41 44 283 15 17

Zürich, 24. August 2020 / mm

Stellungnahme zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) und zum CORE-System für den Vollzug von klimapolitischen Instrumenten

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur geplanten Verordnungsrevision Stellung zu nehmen.

Der SIA beschränkt sich bezüglich der Teilrevision der Verordnung auf eine Stellungnahme zur CO₂-Abgabe für Brennstoffe (Art 94ff):

Antrag Anpassung Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung

Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahr 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Zum CORE-System für den Vollzug von klimapolitischen Instrumenten nimmt der SIA wie folgt Stellung:

Der SIA begrüsst eine koordinierte und effiziente Erfassung sowie ein wirksames Monitoring der CO₂-Emissionen, um die Wirksamkeit der klimapolitischen Instrumente zeitnah sicherzustellen.

Die Form einer digitalen Selbstdeklaration und die Verifikation mit einer zentralen und unabhängigen Prüfstelle erscheint aufwändig und sollte im Zusammenhang mit den Möglichkeiten von «Smart Metering» mittelfristig in eine auch prozessual digitalisierte und automatisierte Form überführt werden. Nebst der Erfassung der Daten auf nationaler Ebene scheint dem SIA vor allem auch die Wirksamkeit des Monitorings entscheidend. Diese hängt wiederum stark von der Qualität der Analyse ab und bedingt Fachkompetenz. Im Gebäudebereich ist der SIA mit seinen qualifizierten Mitgliedern gerne bereit, diese Qualität sicherzustellen. Die entsprechenden Vorarbeiten, die im Rahmen des von Energie Schweiz unterstützten SIA-Projekts «GIS Gebäudeenergie – nationale Datenbank für Energielieferungen in Gebäude» zwischen 2012 bis 2015 bereits geleistet wurden, könnten dazu genutzt werden (Link: <https://www.sia.ch/de/themen/energie/gis-energie-fuer-gebaeude/>).

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und wohlwollende Prüfung unserer Anliegen und stehen Ihnen für einen Austausch gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Adrian Altenburger
Vizepräsident SIA und
Präsident Fachrat Energie



Jörg Dietrich
Fachverantwortlicher Klima/Energie

Bundesamt für Umwelt
Papiermühlestrasse 172
3063 Ittigen

per E-Mail an:
raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 26. August 2020

1 | 1

Vernehmlassung: Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit, zur im Betreff erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu können.

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG verzichtet auf eine inhaltliche Auseinandersetzung mit der Vorlage. Dafür schliesst er sich den Stellungnahmen der folgenden Organisationen und Verbände an:

- strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS
- auto-schweiz – Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
- AGVS – Auto Gewerbe Verband Schweiz
- VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz
- Avenergy Suisse – Energie für Mobilität und Gebäude

Wir bitten Sie um die Berücksichtigung jener Anliegen.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband



NR Adrian Amstutz
Zentralpräsident



Reto Jaussi
Direktor



Dr. André Kirchhofer
Vizedirektor

Bundesamt für Umwelt BAFU
Abteilung Klima
CH-3003 Bern

Elektronisch: raphael.bucher@bafu.admin.ch

25. August 2020

Vernehmlassung der Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Teilnahme an der Vernehmlassung zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung).

scienceindustries vertritt über 250 innovative und exportorientierte Mitgliedunternehmen der Industrien Chemie Pharma Life Sciences, die sich im globalen Markt dem Wettbewerb stellen. Wir setzen uns für wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen für den Forschungs-, Produktions- und Unternehmensstandort Schweiz ein.

scienceindustries begrüsst die Anpassung der CO₂-Verordnung, welche die Verlängerung der bis Ende 2020 befristeten Instrumente des Klimaschutzes ermöglicht. Unsere Branche bekennt sich mit den Klimazielen der Schweiz und möchte weiterhin einen Beitrag für deren Erreichung leisten, dafür müssen die gesetzlichen Rahmenbedingungen so geschaffen sein, dass die Planungssicherheit gegeben ist. Die Weiterführung ohne Unterbruch der Verminderungsverpflichtung und des Emissionshandelssystem bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes dank der Umsetzung der Pa.IV. Burkart ist in dieser Hinsicht von fundamentaler Bedeutung. Dazu fordern wir, dass Hemmnisse für den Bezug von CO₂-armen Energieträgern auf gesetzlichen Ebenen unbedingt abgebaut werden sollen, wie z.B. der Bezug von Biogas oder die Substitution von Brennstoffen mit Strom. Letzteres entsteht durch die unerklärliche Übernahme des Emissionsfaktors für den Strommix der EU, welchem derjenige der Schweiz nicht entspricht.

Zu den einzelnen Artikeln äussern wir uns wie folgt:

Art. 12 Abs. 1 Einleitungssatz und Abs. 1bis

*1 Betreibern mit Verminderungsverpflichtung nach Artikel 66 Absatz 1, für die ein Emissionsziel nach Artikel 67 gilt und die keine Projekte oder Programme nach Artikel 5 oder 5a durchführen, die vom Emissionsziel erfasste Emissionsvermindierungen bewirken, werden auf Gesuch hin Bescheinigungen für Emissionsvermindierungen im Inland in den Jahren 2013–~~2020~~ **2021** ausgestellt, wenn:*

Art. 12 Abs. 2:

*Die Bescheinigungen werden für Emissionsvermindierungen im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad abzüglich 5 Prozent und den Treibhausgasemissionen im betreffenden Jahr, letztmals ~~2020~~ **2021**, ausgestellt.*

Begründung:

Der Artikel bezieht sich auf Anlagenbetreiber, die energiesparende Investitionen in nicht amortisierbare Massnahmen getätigt haben und dabei viele Unwägbarkeiten und Risiken in Kauf genommen haben. Es ist nicht einleuchtend, wieso eine Änderung der Spielregeln während der laufenden Periode vorgenommen werden soll.

Art. 140 Abs. 3 (neu):

Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.

(Alternativ könnte ein Art. 139a geschaffen werden mit dem Titel «Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen aus dem Zeitraum 2013-2020» und demselben Text als Inhalt.)

Begründung:

Der Gesetzgeber hat es bei der Behandlung der durch die Pa. Iv. Burkart ausgelösten Teilrevision versäumt, eine Übergangsbestimmung zu schaffen, welche die Übertragung der in der Periode 2013 bis 2020 ausgestellten, aber nicht verwendeten Bescheinigungen ins Jahr 2021 regelt. Im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes nach 2020 (Art. 57 Abs. 3) ist deren Übertragung in die Jahre 2021 bis 2025 hingegen gewährleistet, was zu keinem Zeitpunkt der bisherigen Debatte umstritten war.

Da aber die Übergangsbestimmungen des geltenden CO₂-Gesetzes die Übertragung von Bescheinigungen nicht behandeln, weil diese vor 2013 noch gar nicht existierten, fiel dies nun gewissermassen zwischen Stuhl und Bank. Der Bundesrat könnte das auf Verordnungsstufe korrigieren, ohne damit dem Willen des Parlaments zuwiderzuhandeln.

Art. 146g Teilnahme am EHS per 1. Januar 2021

² *Betreiber von Anlagen, die nach Artikel 42 Absatz 1 am EHS teilnehmen wollen, müssen das Gesuch um Teilnahme am EHS beim BAFU in Abweichung von Artikel 42 Absatz 2 bis zum ~~28. Februar 2021~~ 31. Dezember 2021 einreichen.*

Begründung:

Unternehmen brauchen klare Rahmenbedingungen, um Entscheidungen zu treffen, welche für die ganze nächste Periode der Klimapolitik gelten und sehr schwer rückgängig gemacht werden können. Sollte das totalrevidierte CO₂-Gesetz nicht per 1.1.2022 in Kraft treten, laufen gemäss heutigem Wissensstand die Verminderungsverpflichtungen aus und die Betreiber der betroffenen Anlagen müssen die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe bezahlen.

Anlagen mit einer Gesamtfeuerungswärmeleistung von mind. 10 MW, die eine Tätigkeit gemäss Anhang 7 der aktuell geltenden CO₂-Verordnung ausüben, können auf Gesuch ins EHS eingebunden werden (Opt-in). Damit die betroffenen Firmen ein allfälliges Opt-in Gesuch in Kenntnis der künftigen gesetzlichen Rahmenbedingungen stellen können, fordern wir, dass die Frist für ein Opt-in Gesuch auf 31.12.2021 gelegt wird. Ansonsten ist davon auszugehen, dass viele Anlagenbetreiber auf Zusehen hin ein Gesuch einreichen und dieses später bei Klarheit der Verhältnisse wieder zurückziehen. Damit wäre ein grosser und unnötiger administrativer Aufwand verbunden.

Anhang 9, Ziff. 3.1 Anpassungsfaktoren für Carbon Leakage

Für Sektoren und Teilspektoren, die nicht im Anhang des Beschlusses 2019/708/EU22 aufgeführt sind, werden die nach den Ziffern 2 und 4 berechneten Mengen mit den folgenden Anpassungsfaktoren multipliziert:

- 3.1.1 für das Jahr 2021: 0,3
- 3.1.2 für das Jahr 2022: 0,3
- 3.1.3 für das Jahr 2023: 0,3
- 3.1.4 für das Jahr 2024: 0,3
- 3.1.5 für das Jahr 2025: 0,3
- 3.1.6 für das Jahr 2026: 0,3
- 3.1.7 für das Jahr 2027: 0,225
- 3.1.8 für das Jahr 2028: 0,15
- 3.1.9 für das Jahr 2029: 0,075
- 3.1.10 für das Jahr 2030: 0

3.1.11 Für Forschungs- oder Entwicklungsanlagen und Sonderabfallverbrennungsanlagen gilt der Anpassungsfaktor 1 für die Jahre 2021 bis 2030.

Begründung:

Die Schweiz gehört weltweit zu den Ländern mit der dynamischsten Forschungstätigkeit. Sie wendet fast 3.4% ihres BIP für Forschung und Entwicklung auf. Im internationalen Vergleich gehört sie damit zu den Ländern, die im Verhältnis zu ihrem BIP am meisten für Forschung und Entwicklung ausgeben (4. Rang der OECD-Länder).

In Zahlen ausgedrückt gibt die Schweiz 22 Milliarden Franken für Forschung und Entwicklung aus. Der grösste Anteil wird von privaten Unternehmen finanziert (86%) und durchgeführt (71%). Im Bericht des World Economic Forums (WEF) über die weltweite Wettbewerbsfähigkeit 2016–2017 steht die Schweiz zum achten aufeinanderfolgenden Mal an erster Stelle (Quelle: EDA, Wissenschaft und Forschung in der Schweiz – Fakten und Zahlen).

Mit der Einführung des Anpassungsfaktors 1 für Forschungs- und Entwicklungsanlagen im EHS soll sichergestellt werden, dass der Forschungsstandort Schweiz auch weiterhin für private Investitionen attraktiv bleiben kann und die Arbeitsplätze in der Forschung und Entwicklung nicht ins Ausland abwandern.

Wir beantragen ebenfalls die Einführung eines Anpassungsfaktors 1 für Sonderabfallverbrennungsanlagen, welche sonst weiterhin hinsichtlich der gesetzlichen Rahmenbedingungen schlechter gestellt sind als ihre europäischen Mitbewerber. Die CO₂-Lenkungsabgabe stellt für die SAVA einen grossen Wettbewerbsnachteil dar, da die Mitbewerber im benachbarten Ausland keine Abgabe in dieser Form bezahlen müssen. Dazu sind SAVA in der EU nicht dem Emissionshandelssystem unterstellt. Bei SAVA die am Schweizer Emissionshandelssystem teilnehmen erfolgt die Allokation von Emissionsrechten aufgrund ihrer Prozessemissionen. Der Benchmark soll demzufolge in der nächsten Periode weiterhin 0.97 bleiben, wie es uns bereits kommuniziert wurde.

Anhang 9, Ziff. 4.1 indirekte Emissionen, Emissionsfaktor für Strommix in der Schweiz

*Für indirekte Emissionen aus verwendetem Strom werden keine kostenlose Emissionsrechte zugeteilt. Bei Benchmarks von Produktionsprozessen, die sowohl mit Brennstoffen als auch mit Strom betrieben werden können, werden die **realen**, indirekten Emissionen anhand der Herkunftsnachweise aus dem verwendeten Strom mit 0,376 t CO₂ pro MWh bestimmt. **Ist dies nicht möglich, werden die indirekten Emissionen des verwendeten Stroms mit 0.169 t CO₂ pro MWh berechnet.***

Begründung:

Die tragende Säule der Schweizer Stromversorgung ist die Wasserkraft. Aus ökologischer Sicht ist der aktuelle Strommix der Schweiz im Vergleich mit der EU äusserst CO₂-arm und trägt somit wesentlich zum Erreichen der Klimaziele bei. Der von der EU angesetzte Emissionsfaktor von 0,376 t CO₂ pro MWh_{el} wird den lokalen Gegebenheiten nicht gerecht und verhindert so die Möglichkeit der Betreiber von Anlagen im EHS, bei denen indirekte Emissionen bei der Berechnung der Zuteilung berücksichtigt werden, die sinnvolle Substitution mit Strom.

Wir fordern, dass der Emissionsfaktor des bezogenen Strommixes jährlich anhand der Herkunftsnachweise für den verwendeten Strom berechnet werden soll. Kann dieser nicht ermittelt werden, werden die

indirekten Emissionen für den verwendeten Strom mit 0,169 t CO₂ pro MWh_{el} bestimmt (Verbraucherstrommix, siehe BAFU: Klimawandel: Fragen und Antworten). Die Annahme eines Emissionsfaktors, welche die Rahmenbedingungen unnötig verschlechtert, ist unseres Erachtens unakzeptabel.

Ausserdem ist zu beachten, dass stromintensive Unternehmen u.a. in Deutschland eine Strompreiskompensation als Ausgleich für die emissionshandelsbedingt erhöhten Stromkosten erhalten (indirekte CO₂-Kosten): Die europäischen Stromversorger müssen alle ihre Zertifikate ersteigern, da sie nicht direkt mit außereuropäischen Unternehmen konkurrieren und damit keinem Carbon Leakage-Risiko unterliegen. Diese zusätzlichen CO₂-Kosten geben die Stromversorger über eine Erhöhung der Strompreise an die Stromkunden weiter. Hohe Strompreise wiederum belasten die energieintensiven Industrien und können daher indirekt zu einem erhöhten Carbon Leakage-Risiko führen. Deshalb enthält die Emissionshandelsrichtlinie Regeln, auf deren Grundlage Mitgliedsstaaten Unternehmen der energieintensiven Industrien einen Teil dieser indirekten Kostenbelastung durch den CO₂-Preis kompensieren können. Von dieser Möglichkeit der Strompreiskompensation haben in der Handelsperiode 2013-2020 Deutschland und sechs andere Mitgliedsstaaten Gebrauch gemacht. Für die Zeit ab 2021 sind die Regelungen der ETS-Richtlinie zur Strompreiskompensation etwas strikter; grundsätzlich können die Mitgliedstaaten aber das bisherige System fortführen.

*Anhang 16, Berechnung der CO₂-Emissionen für Betreiber von Anlagen
Neues Kapitel:*

Der Emissionsfaktor von Brennstoffen aus Biomasse ist null. Insbesondere auch für Biogasanteile in Gas aus Erdgasnetzen, deren ökologischer Mehrwert noch nicht veräussert wurde.

Begründung:

Mit der bisherigen Regelung können sich Betreiber von Anlagen im EHS (im Gegensatz zu Verminderungsverpflichtungen) den Biogasanteil in Gas aus Erdgasnetzen nicht anrechnen lassen (vergleiche dazu Anhang H.5, Vollzugsmittelung EHS für Betreiber von Anlagen). Damit wird den Betreibern von Anlagen im EHS die einfache Substitution mit Biogas verwehrt. Mit einer Anrechenbarkeit kann über ein wirtschaftliches Instrument der Anteil an Biogas in der Schweiz erhöht werden. Das gleiche soll für Biogas gelten, welches aus Deutschland bezogen wird und dessen Herkunft durch ein Zertifikat nachgewiesen ist.

Weitere Anliegen:

Übergangsbestimmung zur Übernahme von Emissionsrechten in die nächste Periode

Die verbleibenden Emissionsrechte aus der aktuellen Periode (CHU2) sollen für die gesamte kommende Verpflichtungsperiode 2021-2030 übertragen werden können (und nicht nur für 2021), wie es im EU ETS der Fall ist. Eine Übergangsbestimmung soll in diesem Sinne formuliert werden.

Berücksichtigung technischer Lösungen wie CCS (Carbon Capture and Storage), CCU (Carbon Capture and Utilization) und CDR (Carbon Dioxide Removal)

Die Fabrikation und Herstellung von gewissen chemischen Produkten ist kohlenstoffintensiv. Die Abscheidung von CO₂ aus den Abgasen industrieller Prozesse ist ein effektiver Lösungsansatz. Der Grund, warum solche Technologien heutzutage nicht weit verbreitet sind, liegt an den damit gebundenen Kosten und den fehlenden Anreizen für diese Art von Investitionsprojekten. Beispielsweise können heute im EHS die CO₂-Reduktion dank solcher Technologien nicht angerechnet werden. Um die heute bekannten und anspruchsvollen Klimaziele der Schweiz bis Ende 2050 erreichen zu können, sollen aus unserer Sicht in Zukunft technologische Lösungen wie CCU, CCS und CDR eine wichtige Rolle spielen. Für unsere Branche ist es deshalb von entscheidender Bedeutung, dass sich die Reduktionsleistung, die mit solchen Projekten erzielt werden, von der Schweizer Klimapolitik anerkannt werden.

Wir schlagen für CCU/CCS folgende Wege im Vollzug des CO₂-Gesetzes vor, die auch parallel angewendet werden könnten:

a) **Lösungen wie CCU/CCS-Projekte gelten als inländische Kompensationsprojekte:**

Anhang 3 der CO₂-Verordnung
(Art. 5 Abs. 1 Bst. a)

Emissionsverminderungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Für ein Projekt oder Programm zur Emissionsverminderung im Inland werden keine Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen erzielt werden durch:

- a. den Einsatz von Kernenergie;
- ~~b. den Einsatz biologischer oder geologischer CO₂-Sequestrierung; ausgenommen ist die biologische CO₂-Sequestrierung in Holzprodukten;~~
- bbis. die Wiedervernässung von Mooren und Feuchtgebieten;
- c. Forschung und Entwicklung oder Information und Beratung;
- d. den Einsatz biogener Treibstoffe, die den Anforderungen des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 19962 und der dazugehörigen Ausführungsvorschriften nicht entsprechen;
- e. einen Treibstoffwechsel von Benzin- oder Dieselfahrzeugen zu Erdgasfahrzeugen; ausgenommen ist der Wechsel ganzer Fahrzeugflotten;
- f. den Ersatz von fossilen Heizkesseln durch fossile Heizkessel.

Momentan gilt für Kompensationsprojekten u.a. die folgende Grundanforderung (Vollzugsmitteilung für Kompensationsprojekte, Kapitel 2.1):

...

- Die Emissionsverminderungen wurden nicht in einem Unternehmen erzielt, das am Emissionshandelssystem (EHS) teilnimmt (Art. 5 Abs. 1 Bst. c Ziff. 2 CO₂-Verordnung).

...

Die Einzelheiten, wie CCS/CCU für Kompensationsprojekte anrechenbar sind (Abgrenzung gegenüber EHS, Emissionsverminderung bei CCS bzw. bei CCU etc.), müssen noch ausgearbeitet

werden. Unseres Erachtens kann man entweder ein separates Unterkapitel unter Anhang 3 ergänzen oder das BAFU kann dies in der Vollzugsmitteilung für Kompensationsprojekte regeln.

b) **Die durch Lösungen wie CCU/CCS-Projekte eingefangenen direkten CO₂-Emissionen sind im EHS-Monitoringbericht abzugsfähig:**

Wir schlagen vor, den Anhang 16 der CO₂-Verordnung wie folgt zu ergänzen:

Anhang 16
(Art. 51)

Anforderungen an das Monitoringkonzept

Neu: Kapitel 4 CO₂-Reduktionen aus technischen Lösungen wie CCS/CCU-Projekten

4.1 Die CO₂-Reduktion aus CCS/CCU-Anlagen innerhalb des EHS-Perimeters führen zu keiner Anpassung der Zuteilung kostenloser Emissionsrechte.

4.2 Nach der Umsetzung eines CCS/CCU-Projektes können die an der Quelle «eingefangenen» CO₂-Emissionen aus fossilen und geogenen Quellen für EHS-Unternehmen im EHS-Monitoringbericht von den direkten CO₂-Emissionen vollumfänglich abgezogen werden.

4.3 Die CO₂-Emissionen, die aus Biomasse entstehen und innerhalb des EHS-Perimeters eingefangen werden, können zusätzlich von den direkten CO₂-Emissionen abgezogen werden (negative CO₂-Emissionen).

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Dr. Michael Matthes
Mitglied der Geschäftsleitung



Linda Kren
Leiterin Umwelt und Responsible Care

raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bundesamt für Umwelt (BAFU)
3003 Bern

Bern, August 2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

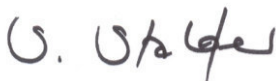
Sehr geehrte Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur geplanten Revision der CO₂-Verordnung Stellung zu nehmen.

Der Konsumentenschutz schliesst sich der Stellungnahme der Klimaallianz an und verzichtet auf eine eigene Rückmeldung.

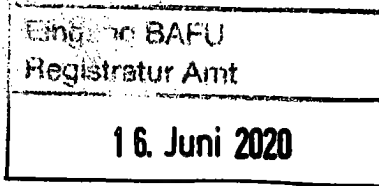
Mit freundlichen Grüssen



Sara Stalder
Geschäftsleiterin



Raffael Wüthrich
Leiter Nachhaltigkeit

**klik**

www.klik.ch

Frau
Andrea Burkhardt
Abteilung Klima
Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Zürich, 15. Juni 2020

Teilrevision der CO₂-Verordnung - Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Burkhardt

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens Stellung zu nehmen zur Teilrevision der CO₂-Verordnung, welche der Umsetzung der Revision des CO₂-Gesetzes im Rahmen der Pa.IV. Burkart 17.405 dient.

Die Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation KLiK ist die branchenweite Kompensationsgemeinschaft im Rahmen des CO₂-Gesetzes. Sie erfüllt anstelle der Mineralölgesellschaften, welche fossile Treibstoffe in Verkehr bringen, deren gesetzliche Pflicht, einen Teil der bei der Nutzung der Treibstoffe entstehenden CO₂-Emissionen zu kompensieren.

Die vorgeschlagene Anpassung der uns direkt betreffenden Regulierung der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure in den Artikeln 89 bis 91 bringt eine erhebliche Verschärfung mit sich, welche die Erfüllung der Kompensationspflicht im Jahr 2021 nahezu unerfüllbar macht. Sogar der erläuternde Bericht räumt dies ein (S. 25). Wir halten es für bedenklich, wenn der Regulator Auflagen macht und die Rahmenbedingungen zu deren Erfüllung so setzt, dass sie mit der allergrössten Wahrscheinlichkeit nicht eingehalten werden können - insbesondere, wenn dies eine Strafzahlung in der Grössenordnung von gegen 100 Mio. Fr. zur Folge haben kann, die in die allgemeine Bundeskasse fliesst. Dies gilt umso mehr, als die Verschärfungen ohne Not erfolgen und schwach begründet sind.

Zu den vorgeschlagenen Anpassungen im Einzelnen äussern wir uns im Folgenden gegliedert nach Themen, nicht in der Reihenfolge der Artikel:

Stiftung Klimaschutz
und CO₂-Kompensation
KLiK

Streulistrasse 19
8032 Zürich

+41 (0)44 224 60 00
info@klik.ch

1) Kompensationsatz (Art. 89)

Gemäss dem erläuternden Bericht begründet sich die Höhe des Kompensationsatzes von 12% im Jahr 2021 aus dem zusätzlichen Reduktionsbedarf von 800'000 Tonnen CO₂eq gegenüber dem Jahr 2020, der sich wiederum aus dem gesetzlichen Verminderungsziel von 21.5% gegenüber 1990 ergibt. Davon sollen also vom Kompensationsinstrument allein gut 300'000 Tonnen CO₂eq oder fast 40% getragen werden.

Es erstaunt, dass die übrigen Instrumente des CO₂-Gesetzes – namentlich die CO₂-Abgabe, das Gebäudeprogramm, das Emissionshandelssystem sowie die Emissionsvorschriften für Fahrzeuge – derart unwirksam sind, dass sie zusammen nicht einmal zwei Drittel der benötigten Wirkung liefern. Fragwürdig ist aber vor allem der Ansatz, die verbleibende Fehlmenge einem einzigen Instrument quasi als «Residualgrösse» aufzubürden. Auch lag die Erhöhung des Kompensationsatzes im Durchschnitt über die Verpflichtungsperiode 2013 bis 2020 bei lediglich 1.25% pro Jahr. Eine Erhöhung um 2% für das Jahr 2021 allein erscheint vor diesem Hintergrund unverhältnismässig.

2) Ausschliessliche Anrechnung von 2021 erzielten Emissionsverminderungen (Art. 91)

Der erläuternde Bericht liefert keine Begründung, weshalb die Kompensationspflicht für das Jahr 2021 vollständig mit Emissionsverminderungen erfüllt werden muss, die im Jahr 2021 erzielt werden. Er hält lediglich lapidar fest, das Vorgehen sei analog zum Jahr 2020.

Im Jahr 2020 gilt diese Regelung, welche eine einschneidende Verschärfung gegenüber den Jahren 2013 bis 2019 darstellt, allerdings aus einem spezifischen Grund, der für das Jahr 2021 nicht gegeben ist: Das nationale CO₂-Gesetz kennt nur ein Zieljahr, das Jahr 2020, während sich die internationale Verpflichtung unter dem Kyoto-Protokoll auf die Zielperiode 2013 bis 2020 bezieht. Entscheidend ist mithin national die Emissionsbilanz des Jahres 2020, international die Emissionsbilanz der Periode 2013 bis 2020. Ein Vor- oder Nachholen von Emissionsverminderungen ist auf nationaler Stufe im Jahr 2020, anders als in den Vorjahren, nicht möglich.

In der 2021 unter dem Pariser Übereinkommen einsetzenden Verpflichtungsperiode, welche bis 2030 andauert, hat die Schweiz international diesmal zwei Emissionsziele abgegeben, ein Periodenziel für die Jahre 2021 bis 2030 sowie ein Ziel für das Jahr 2030 allein. In den Jahren 2021 bis 2029 ist somit gleich wie in den Jahren 2013 bis 2019 ein Vor- oder Nachholen von Emissionsverminderungen möglich.

Es ist allein der Langsamkeit des Gesetzgebungsprozesses geschuldet, dass nun 2021 als singuläres Zieljahr erscheint. Bei regulärem Inkrafttreten des revidierten CO₂-Gesetzes auf Beginn der neuen Periode am 1. Januar 2021 wäre das Jahr 2021 ohne weiteres als Bestandteil der hinsichtlich des zeitlichen Anfalls von Emissionsverminderungen flexiblen Periode 2021 bis 2029 betrachtet worden. Sachlich besteht demnach keinerlei Notwendigkeit, das Jahr 2021 in Bezug auf die Anrechenbarkeit von Emissionsverminderungen zur Erfüllung der Kompensationspflicht dem Jahr 2020 gleichzusetzen.

3) Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen der Periode 2013 bis 2020 ins Jahr 2021

Der Gesetzgeber hat es bei der Behandlung der Pa. Iv. Burkart versäumt, eine Übergangsbestimmung zu schaffen, welche die Übertragung der in der Periode 2013 bis 2020 ausgestellten, aber

nicht verwendeten Bescheinigungen ins Jahr 2021 regelt. Im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes nach 2020 (Art. 57 Abs. 3) ist deren Übertragung in die Jahre 2021 bis 2025 hingegen gewährleistet, was zu keinem Zeitpunkt der bisherigen Debatte umstritten war.

Da aber die Übergangsbestimmungen des geltenden CO₂-Gesetzes die Übertragung von Bescheinigungen nicht behandeln, weil diese vor 2013 noch gar nicht existierten, fiel dies nun gewissermaßen zwischen Stuhl und Bank. Der Bundesrat könnte das auf Verordnungsstufe korrigieren, ohne damit dem Willen des Parlaments zuwiderzuhandeln.

Dieser und der vorhergehende Punkt gehen dabei Hand in Hand: Nur wenn die überschüssigen Bescheinigungen der Periode 2013 bis 2020 im Jahr 2021 verwendet werden können, sind *de facto* im Jahr 2021 andere als im Jahr 2021 erzielte Emissionsverminderungen anrechenbar.

4) Unzulässigkeit selbst durchgeführter Projekte (Art. 90 und 91)

Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen, soll aufgehoben werden. Der erläuternde Bericht spricht diesen pauschal die Zusätzlichkeit nach 2020 ab (S. 19). Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 Emissionsverminderungen im Umfang von rund 150'000 Tonnen CO₂eq entzogen.

Da die Zusätzlichkeit der betroffenen über 100 Projekte seit 2013 jährlich akribisch geprüft wird, stellt sich die Frage, weshalb diese alle auf einen Schlag mit dem Neujahrstag 2021 nicht mehr *additionell* sein sollten. Dies umso mehr, als eingeräumt wird, dass die Projekte ohne die Einnahmen aus dem Verkauf der Emissionsverminderungen in finanzielle Schwierigkeiten geraten können und allenfalls sogar deren Einstellung droht – was ja ein eindeutiger Beleg ihrer Zusätzlichkeit wäre (S. 26).

Rätselhaft ist die in diesem Zusammenhang im erläuternden Bericht getätigte Aussage, der Wegfall der selbst durchgeführten Projekte sollte zu mehr neuen Kompensationsprojekten im Jahr 2021 führen (S. 26). Zum jetzigen Zeitpunkt können praktisch keine neuen Projekte im Jahr 2021 mehr ausgelöst werden. Die Vorlaufzeit bis zur Registrierung von Kompensationsprojekten und deren anschliessender technischer Implementierung liegt typischerweise bei 12 bis 18 Monaten. In Kombination mit der Auflage, nur im Jahr 2021 erzielte Emissionsverminderungen anrechnen zu können, sowie dem höheren Kompensationssatz führt somit der sachlich auf tönernen Füßen stehende Ausschluss selbst durchgeführter Projekte direkt in die Nichteinhaltung der Kompensationspflicht.

5) Unzulässigkeit von Mehrleistungen

Das System der CO₂-Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung wird durch das Übergangsgesetz um ein Jahr bis Ende 2021 verlängert. Es ist nicht nachvollziehbar, warum dies nicht auch für die Möglichkeit gilt, dass sich die Betreiber von Anlagen mit Verminderungsverpflichtung Bescheinigungen ausstellen lassen können für die Erzielung von Emissionsverminderungen, dank denen der Reduktionspfad um mehr als 5% unterschritten wird. Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 rund 100'000 Bescheinigungen entzogen, womit die Nichterfüllung der Kompensationspflicht 2021 nochmals wahrscheinlicher wird. Für die Betreiber der Anlagen entfällt der Anreiz, entsprechende zusätzliche Emissionsverminderungen zu erzielen; die gegenteilige Behauptung im erläuternden Bericht (S. 9) ist unfundiert.

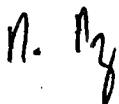
Anträge

Konkret stellen wir somit die folgenden Anträge:

- **Art. 12 Abs. 2:**
Die Bescheinigungen werden für Emissionsverminderungen im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad abzüglich 5 Prozent und den Treibhausgasemissionen im betreffenden Jahr, letztmals 2021, ausgestellt.
- **Art. 89 Abs. 1 Bst. e:**
für das Jahr 2021: 11 Prozent.
- **Art. 90 Abs. 1:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]
- **Art. 91 Abs. 2:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]
- **Art. 91 Abs. 3:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]
- **Art. 140 Abs. 3 (neu):**
Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.
(Alternativ könnte ein Art. 139a geschaffen werden mit dem Titel «Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen aus dem Zeitraum 2013-2020» und demselben Text als Inhalt.)

Im Übrigen begrüßen wir die die Artikel 6 und 14 betreffenden Anpassungen. Sie erhöhen die Transparenz des Kompensationsinstruments, was dessen Glaubwürdigkeit stärkt. Dies liegt in unserem Interesse, da wir unverändert das Kompensationsinstrument für ein geeignetes und wirksames Element der Schweizer Klimapolitik halten.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Marco Berg
Geschäftsführer



Darja Tinibaev
Co-Leiterin Inland



Elektronisch verschickt an:
Raphael.bucher@bafu.admin.ch

PUSCH
Praktischer Umweltschutz
Hottingerstrasse 4
Postfach
8024 Zürich

Telefon +41 44 267 44 11
Direkt +41 44 267 44 77
susanne.menet@pusch.ch
www.pusch.ch

Zürich, 23. Juli 2020



Stellungnahme zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Bucher

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, die Umsetzungsvorschläge der Verwaltung zum verlängerten CO₂-Gesetz zu prüfen.

Wir stellen fest, dass wiederum die gesetzgeberische Kompetenz für mehr Klimaschutz nicht genutzt werden soll und entsprechende Unterlassungen des Bundesrates aus früheren Jahren nicht korrigiert werden. Dies betrifft insbesondere die Neuwagenregelung, die Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure und die Erhöhung der CO₂-Abgabe.

Für eine wirkungsvolle CO₂-Verordnung sind folgende Anpassungen an der vorliegenden Teilrevision von zentraler Wichtigkeit:

- Die grössten Schlupflöcher, welche das **Neuwagenziel** verwässern, bleiben mit der angestrebten Revision bestehen. Diese sind das sogenannte **phasing-in** und die **Supercredits** in Art. 27. Sie erlauben, dass in den kommenden Jahren erstens die 5-15 % der Fahrzeuge mit den höchsten CO₂-Emissionen nicht berücksichtigt werden, und zweitens die Fahrzeuge mit den besten Werten mehrfach gezählt werden dürfen. Das erleichtert die Erreichung der Zielwerte enorm. **Werden diese beiden Mechanismen nicht korrigiert, so wird die angestrebte Wirkung des Neuwagenziels de facto verfehlt.**
- Parlament und Bevölkerung wollen, dass die CO₂-Emissionen weiter gesenkt werden. Ziel war es, dass im Jahr 2021 ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% gegenüber 1990 erreicht werden soll. Es ist deshalb ungenügend, dass erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der **CO₂-Abgabe auf Brennstoffe** geplant wird. Damit sich die volle Wirkung der Massnahme entfalten kann, ist eine **Einführung per 1.1.2021 notwendig.**
- Der Bundesrat sieht vor, die **Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure** von 10 auf 12% zu erhöhen. Wir begrüßen diese Erhöhung, sie geht aber aufgrund der grossen Ziellücke zu wenig weit. Das aktuelle Gesetz gibt dem Bundesrat die Kompetenz, den Kompensationssatz auf bis zu 40% zu erhöhen. Mit Blick auf künftige Regelungen wäre es sinnvoll, **ab 2021 auf mindestens 15% im Inland zu erhöhen.**



Wir bemängeln zudem, dass der Schnitt zwischen Kyoto-Periode bis 2020 und Pariser Klimaabkommen ab 2021 ungenügend reflektiert wird und die Pariser Commitment-Periode von 2021-2025 mit alten und meist hypothetischen Emissionsreduktionen aus der zweiten und sogar ersten Kyoto-Periode verwässert werden soll. Wir bitten Sie, dies ebenfalls zu korrigieren. Wir senden Ihnen unten die Ausführungen zu den Anpassungsvorschlägen zum Verordnungstext und bitten um deren Berücksichtigung.

Freundliche Grüße

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "S. Menet", with a long horizontal stroke extending to the right.

Susanne Menet
Projektleiterin Energie und Klima



Vernehmlassungsantwort zur

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Vernehmlassungsvorlage vom 4.5.2020

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/mitteilungen.msg-id-78837.html>

Einzureichen bis 25.8.2020 an raphael.bucher@bafu.admin.ch

Vorbemerkung

Die bisherige CO₂-Verordnung zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen in der Vergangenheit nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen selbst den gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angemessen, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Diese Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch strikt auf das geltende CO₂-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Pa Iv 17.405 Burkart.

Berücksichtigt die Vorlage die besondere Ausgangslage aufgrund der gegen Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen?

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund des Corona-Virus erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten für 2020 überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Benzinkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.



Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als sie eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selber fest: „In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus¹.“ Das aktuell gültige System hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im CO₂-Gesetz vom Parlament festgelegte CO₂-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen.

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;
- c. *Streichen*

Begründung:

Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihr CO₂-Emissionen um die 9 g CO₂/km (Zielerreichung der ungewichteten Emissionen) senken müssen².“ Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.“

Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie von 2013 S. 7720 beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die CO₂-Reduktion auf 680'000 Tonnen CO₂ pro Jahr, wenn Art. 27 CO₂V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von

¹ Medienmitteilung des Bundesrates vom 18.2.2020

² Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 50

³ Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 32



Art 27 CO₂V 460'000 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des Bundesrates von 2017 S. 3 bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in verlangte, als massive Verwässerung bezeichnet: „Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der Vorgaben und der CO₂-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper⁴.“

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialen entsprechend festgehalten.⁵ Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht.

Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt;
- b. im Referenzjahr 2021: **1-fach**;
- c. *Streichen*.

Begründung:

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es schlicht viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus widerspricht aber jeder Logik.

Umrechnungsfaktor NEFZ - WLTP

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

⁵ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>



Vernehmlassungsvariante der CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

Wir begrüßen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht⁶ geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsf lächen von Neuwagenverkäufen aufgrund der Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt:

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1. 1. 2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1. 1. 2022) und somit nicht die Zeit der momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

Zudem: Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Biotreibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:

⁶ Seiten 9 und 10



e. für das Jahr 2021: **15** Prozent.

Begründung:

Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t CO₂ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in Betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und abgeschrieben werden können.

Im Weiteren ist es uns wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art 90/91.

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr **2019** mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung:

Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenckpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Biofuels als Brennstoffe

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung befürchten wir, dass die betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre



Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art 46ff und Anhang 9)

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren CO₂-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und Altpneus in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

15%-Schwelle

Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.

Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich 1:1 zu übernehmen. Dies garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

5. Verminderungsverpflichtungen

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.

Auslandszertifikate



Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen, also ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.

Erleichtertes Reporting (Art 97-99)

Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüßen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und anwendet.

Par courrier électronique
Office fédéral de l'environnement
Monsieur Raphaël Bucher
3003 Berne
raphael.bucher@bafu.admin.ch

Genève, le 3 juillet 2020

Consultation relative à la révision partielle de l'ordonnance sur le CO₂

Cher Monsieur,

Nous nous référons à l'affaire visée en marge et faisons suite à votre invitation à prendre position du 4 mai dernier. Après examen de la révision par les aéroports membres de la SIAA, nous pouvons vous confirmer que nous n'avons pas d'observations particulières à formuler.

Nous vous prions de croire, cher Monsieur, à l'assurance de notre considération distinguée.

Swiss International Airports Association (SIAA)



André Schneider
Président

Dr. Christian Zeyer
Geschäftsführer
Leiter Research
+41 58 580 0832
christian.zeyer@swisscleantech.ch
 [@swisscleantechD](https://twitter.com/swisscleantechD)

swisscleantech | Reitergasse 11, CH-8004 Zürich

Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Elektronisch an raphael.bucher@bafu.admin.ch

Zürich, 24. August 2020

Stellungnahme zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verband swisscleantech dankt für die Möglichkeit, Stellung zu nehmen zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung).

Wir begrüssen die vom Bundesrat vorgesehene Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung). Insbesondere begrüssen wir die Unterbindung der gegenwärtig praktizierten, missbräuchlichen Immatrikulationen von Elektrofahrzeugen und leichten Lieferwagen zum Zweck der unrechtmässigen Schönung des durchschnittlichen CO₂-Werts der in Verkehr gesetzten Neuwagen.

Leider nützt der Bundesrat mit der vorgeschlagenen Revision den vorhandenen Spielraum zugunsten des Klimaschutzes nicht genügend aus. Weder die gültige CO₂-Verordnung noch die nun vorgeschlagenen Änderungen können sicherstellen, dass die von der Eidgenossenschaft beschlossenen Ziele des Pariser Klimaabkommens fristgerecht erreicht werden. Dabei handelt es sich beim Bereich Strassenmobilität um einen der Hauptemittenten von Klimagasen (rund 33 Prozent). Zudem sind wir bei den CO₂-Emissionen von neu in Verkehr gebrachten Personen- und Lieferwagen seit Jahren überdurchschnittlich weit vom anvisierten Zielpfad entfernt.

Angesichts dieser Ausgangslage nehmen wir wie folgt Stellung und beantragen:

Art 2

Antrag:

Die Formulierung ist so zu wählen, dass Gewichtsnachteile aller alternativen Antriebssysteme gegenüber Fahrzeugen, die mit Benzin oder Diesel betrieben werden, ausgeglichen werden. Neben batterieelektrischen Fahrzeugen betrifft dies beispielsweise auch Wasserstoff- und Erdgas/Biogas-Fahrzeuge.

Art 17, Abs. 2b

Wir begrüßen die vorgenommene Präzisierung, welche oben erwähnte, missbräuchliche Gesetzesumgehungen künftig verhindern soll.

Art. 27, Abs. 2

Der vom Bundesrat gewährte «Swiss Finish» beim Phasing-In ist nicht gerechtfertigt und somit zu streichen. Das Parlament hat mehrmals bekräftigt, dass die Neuwagenziele in der Schweiz zur gleichen Zeit wie in der EU erreicht werden sollen. Auch das Schweizer Volk hat diesen Grundsatz mit der Abstimmung zur Energiestrategie 2050 gutgeheissen. Die Schweizer Importeure, bzw. die gemeldeten Emissionsgemeinschaften bezahlen in der Mehrheit keine CO₂-Sanktionsbeträge. Nur wenige Emissionsgemeinschaften müssen Sanktionsbeiträge entrichten. Dabei liegt der Betrag, bezogen auf das einzelne verkaufte Fahrzeug, bei wenigen Dutzend bis wenigen Hundert Franken. Und somit weit unter den für die Fahrzeuge am Markt gewährten Rabatte.

Antrag

Abs. 2:

Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020-2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020 85 Prozent
- b. im Referenzjahr 2021 **100 Prozent**
- c. **streichen**

Art 27, Abs. 3

Vor allem Elektrofahrzeuge und ein grosser Teil der Fahrzeuge mit Plug-in-Hybridantrieb können von der sogenannten Mehrfachanrechnung (Supercredits) profitieren. Für diese Art von Fahrzeuge wird jedoch bereits ein Grund-CO₂-Wert angenommen, der nicht dem realen Ausstoss an Klimagasen entspricht. Elektroautos emittieren zwar lokal im Betrieb kein CO₂, die Emissionen fallen jedoch vorgelagert bei der Stromherstellung (diese wird z.B. bei der EnergieEtikette als Information aufgeführt) und bei der Produktion der Batterien an.

Für die Plug-in-Hybride hat sich herausgestellt, dass die bei der Zulassung theoretisch gemessenen, sehr niedrigen CO₂-Werte (oft unter 50g/km) und Verbrauchswerte in der Realität nicht erreicht werden. Auch hier ist somit der relevante Ausstoss an Klimagasen um einiges höher als vom Gesetzgeber angenommen. Vor diesem Hintergrund macht es keinen

Sinn, Elektroautos und Fahrzeuge mit (vermeintlich) tiefem CO₂-Wert (Plug-in-Hybride) in der jährlichen CO₂-Emissionsbilanz der Neuwagen mehrfach anzurechnen. Diese Anrechnung (Supercredits) führt letztlich dazu, dass ein Importeur/eine Emissionsgemeinschaft pro verkauftes, teil- oder voll elektrifiziertes Modell, CO₂-intensive Neuwagen «schönrechnen» und dank den tiefen, mehrfachzählenden CO₂-Werten sanktionsfrei in Verkehr bringen kann. Die Supercredits führen dazu, dass die Erreichung der CO₂-Emissionsziele noch weiter und unnötig verzögert wird. Sie sind daher zu streichen.

Antrag

Abs. 3:

Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7.5g CO₂/km für die Referenzjahre 2020-2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt
- b. im Referenzjahr 2021: **1-fach**
- c. **streichen**

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen bedanken wir uns bereits im Voraus ganz herzlich.

Mit freundlichen Grüssen,



Dr. Christian Zeyer
Geschäftsführer swisscleantech



Frédéric Steimer
Energie & Klima

Bundesamt für Umwelt
Herr Raphael Bucher
Sektion Klimapolitik
3003 Bern

Per E-Mail an: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Wirtschaftspolitik

Philipp Bregy
Ressortleiter Energie

Pfingstweidstrasse 102
Postfach
CH-8037 Zürich
Tel. +41 44 384 48 04

p.bregy@swissmem.ch
www.swissmem.ch

Zürich, 24. August 2020

Vernehmlassung zur Teilrevision der CO₂-Verordnung – Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zur Revision der CO₂-V Stellung zu nehmen.

Swissmem ist der führende Verband für KMU und Grossunternehmen der schweizerischen Maschinen-, Elektro- und Metall-Industrie (MEM-Industrie) und verwandter technologieorientierter Branchen. Swissmem fördert die nationale und die internationale Wettbewerbsfähigkeit ihrer 1'200 Mitgliedsfirmen durch eine wirkungsvolle Interessenvertretung, bedarfsgerechte Dienstleistungen, eine gezielte Vernetzung sowie eine arbeitsmarktgerechte Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der MEM-Industrie.

Die Schweizer MEM-Industrie ist eine facettenreiche und innovative Hightech-Branche, die in sämtlichen Lebens- und Wirtschaftsbereichen leistungsstarke Lösungen anbietet. Sie erwirtschaftet 7% des Bruttoinlandproduktes (2019) und nimmt damit in der schweizerischen Volkswirtschaft eine Schlüsselstellung ein. Die Branche ist mit rund 325'000 Beschäftigten die grösste industrielle Arbeitgeberin der Schweiz und leistet mit Ausfuhren im Wert von CHF 68.3 Milliarden rund 30% der gesamten Güterexporte. 60% der ausgeführten Güter der MEM-Industrie werden in die EU exportiert.

A) Allgemeine Bemerkungen

Swissmem begrüsst die vorliegende Revision der CO₂-Verordnung.

Mit der Revision des CO₂-Gesetzes infolge der Pa.lv. Burkart (17.405) konnten die bisher auf Ende 2020 befristeten klimapolitischen Instrumente verlängert und eine Regulierungslücke verhindert werden. Entsprechend begrüssen wir grundsätzlich die daraus resultierenden Anpassungen auf Ebene der CO₂-Verordnung. Es zeichnet sich ab, dass notwendige Anpassungen bei den betroffenen Firmen im Zielvereinbarungssystem sowie bei den Umsetzungsorganisationen EnAW und act einen geringen, vertretbaren administrativen Aufwand auslösen. Das Emissionshandelssystem (EHS) und die Verminderungsverpflichtung mit CO₂-Abgabebefreiung sind und bleiben für die Industrie zentrale klimapolitische Instrumente zur Senkung ihrer CO₂-Emissionen. Diese Instrumente helfen der Industrie, auch weiterhin einen unverzichtbaren Beitrag zur Erreichung der Schweizer Klimaziele zu leisten. Zusätzliche flankierende Massnahmen unterstützen die Zielerreichung und Wirksamkeit der erwähnten Instrumente. So setzt sich Swissmem für ein Netto-Null-Treibhausgas-Ziel 2050 ein und fordert zudem die Ausdehnung der CO₂-Lenkungsabgabe von Brenn- auf Treibstoffe, resp. die grundsätzliche Bepreisung von CO₂.

B) Detailbemerkungen

Nachfolgend finden sich die Swissmem-Änderungsanträge auf Stufe der Verordnungsartikel.

Art. 12 Abs. 1 Einleitungssatz und Abs. 1bis

Betreibern mit Verminderungsverpflichtung nach Artikel 66 Absatz 1, für die ein Emissionsziel nach Artikel 67 gilt und die keine Projekte oder Programme nach Artikel 5 oder 5a durchführen, die vom Emissionsziel erfasste Emissionsverminderungen bewirken, werden auf Gesuch hin Bescheinigungen für Emissionsverminderungen im Inland in den Jahren 2013–~~2020~~2021 ausgestellt, wenn [...]:

Art. 12 Abs. 2:

Die Bescheinigungen werden für Emissionsverminderungen im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad abzüglich 5 Prozent und den Treibhausgasemissionen im betreffenden Jahr, letztmals ~~2020~~2021, ausgestellt.

Begründung:

Der Artikel richtet sich an Anlagenbetreiber, die nicht amortisierbare Investitionen in energiesparende Massnahmen getätigt haben. Dabei haben sie viele Unwägbarkeiten und Risiken in Kauf genommen. Es ist nicht einleuchtend, wieso eine Änderung der Spielregeln während der laufenden Periode vorgenommen werden soll.

Art. 140 Abs. 3 (neu):

Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.

Begründung:

Der Gesetzgeber hat es bei der Behandlung der durch die Pa.IV. Burkart ausgelösten Teilrevision versäumt, eine Übergangsbestimmung zu schaffen, welche die Übertragung der in der Periode 2013 bis 2020 ausgestellten, aber nicht verwendeten Bescheinigungen ins Jahr 2021 regelt. In der Vorlage zur Totalrevision des CO₂-Gesetzes ist deren Übertragung in die Jahre 2021 bis 2025 hingegen gewährleistet (Art. 57, Abs. 3), was zu keinem Zeitpunkt der bisherigen Debatte umstritten war. Da aber die Übergangsbestimmungen des geltenden CO₂-Gesetzes die Übertragung von Bescheinigungen nicht behandeln, weil diese vor 2013 noch gar nicht existierten, fiel dies nun gewissermassen zwischen Stuhl und Bank. Der Bundesrat könnte das auf Verordnungsstufe korrigieren, ohne damit dem Willen des Parlaments zuwiderzuhandeln.

Art. 146g Teilnahme am EHS per 1. Januar 2021

Betreiber von Anlagen, die nach Artikel 42 Absatz 1 am EHS teilnehmen wollen, müssen das Gesuch um Teilnahme am EHS beim BAFU in Abweichung von Artikel 42 Absatz 2 bis zum ~~28. Februar 2021~~31. Dezember 2021 einreichen.

Begründung:

Sollte das totalrevidierte CO₂-Gesetz nicht per 1.1. 2022 in Kraft treten, laufen gemäss heutigem Wissensstand die Verminderungsverpflichtungen aus und die Betreiber der betroffenen Anlagen müssen die CO₂-Abgabe zahlen. Anlagen mit einer Gesamtfeuerungswärmeleistung von mindestens 10 MW, die eine Tätigkeit gemäss Anhang 7 der aktuell geltenden CO₂-V ausüben, können auf Gesuch ins EHS eingebunden werden (Opt-in). Damit betroffene Firmen ein allfälliges Opt-in Gesuch in Kenntnis der künftigen Rahmenbedingungen stellen können, wäre ein Ver-

schieben der Frist für ein Opt-in Gesuch auf 31.12.2021 angezeigt. Ansonsten ist davon auszugehen, dass viele Anlagenbetreiber auf Zusehen hin ein Gesuch einreichen und dieses später bei Klarheit der Verhältnisse wieder zurückziehen. Damit wäre ein grosser und unnötiger administrativer Aufwand verbunden.

Anhang 9, Ziff. 3.1 Anpassungsfaktoren für Carbon Leakage

Für Sektoren und Teilsektoren, die nicht im Anhang des Beschlusses 2019/708/EU22 aufgeführt sind, werden die nach den Ziffern 2 und 4 berechneten Mengen mit den folgenden Anpassungsfaktoren multipliziert:

3.1.1 für das Jahr 2021: 0,3

3.1.2 für das Jahr 2022: 0,3

3.1.3 für das Jahr 2023: 0,3

3.1.4 für das Jahr 2024: 0,3

3.1.5 für das Jahr 2025: 0,3

3.1.6 für das Jahr 2026: 0,3

3.1.7 für das Jahr 2027: 0,225

3.1.8 für das Jahr 2028: 0,15

3.1.9 für das Jahr 2029: 0,075

3.1.10 für das Jahr 2030: 0

3.1.11 Für Forschungs- oder Entwicklungsanlagen gilt der Anpassungsfaktor 1 für die Jahre 2021 bis 2030.

Begründung:

Im Bericht des World Economic Forums (WEF) über die weltweite Wettbewerbsfähigkeit 2016–2017 steht die Schweiz zum achten aufeinanderfolgenden Mal an erster Stelle. Sie gibt im internationalen Vergleich im Verhältnis zum BIP am meisten für Forschung und Entwicklung (F&E) aus (4. Rang innerhalb OECD-Länder). Konkret sind es rund 22 Mia. CHF, fast 3.4% des Schweizer BIP. Der grösste Anteil wird von privaten Unternehmen finanziert (86%) und durchgeführt (71%). Ein neuer Anpassungsfaktor 1 für Forschungs- und Entwicklungsanlagen im EHS soll sicherstellen, dass der Forschungsstandort Schweiz auch weiterhin für private Investitionen attraktiv bleibt und die F&E-Arbeitsplätze nicht ins Ausland abwandern.

Anhang 9, Ziff. 4.1 indirekte Emissionen, Emissionsfaktor für Strommix in der Schweiz

Für indirekte Emissionen aus verwendetem Strom werden keine kostenlose Emissionsrechte zuteilt. Bei Benchmarks von Produktionsprozessen, die sowohl mit Brennstoffen als auch mit Strom betrieben werden können, werden die realen, indirekten Emissionen anhand der Herkunftsnachweise aus dem verwendeten Strom mit 0,376 t CO₂ pro MWh bestimmt. Ist dies nicht möglich, werden die indirekten Emissionen des verwendeten Stroms mit 0.169 t CO₂ pro MWh berechnet.

Begründung:

Im Vergleich zur EU ist der Schweizer Strommix äusserst CO₂-arm. Der von der EU angesetzte Emissionsfaktor von 0,376 t CO₂ pro MWh_{el} wird daher den Schweizer Gegebenheiten nicht gerecht. Er reduziert die Anreize unnötig oder verhindert gar, dass Betreiber von Anlagen im EHS, bei denen indirekte Emissionen bei der Berechnung der Zuteilung berücksichtigt werden, die für den Klimaschutz sinnvolle Substitution mit Strom realisieren.

Swissmem fordert, dass der Emissionsfaktor des bezogenen Strommix jährlich anhand der Herkunftsnachweise für den verwendeten Strom berechnet wird. Kann der Emissionsfaktor so nicht ermittelt werden, werden die indirekten Emissionen für den verwendeten Strom mit 0,169 t CO₂ pro MWh_{el} bestimmt (siehe BAFU-Verbraucherstrommix).

Anhang 16

Neue Ziffer 4: Berechnung der CO₂-Emissionen für Betreiber von Anlagen

Ziffer 4.1: Der Emissionsfaktor von Brennstoffen aus Biomasse ist null. Insbesondere auch für Biogasanteile in Gas aus Erdgasnetzen, deren ökologischer Mehrwert noch nicht veräussert wurde.

Begründung:

Mit der bisherigen Regelung können sich Betreiber von Anlagen im EHS (im Gegensatz zu Verminderungsverpflichtungen) den Biogasanteil in Gas aus Erdgasnetzen nicht anrechnen lassen (vergleiche dazu Anhang H.5, Vollzugsmitteilung EHS für Betreiber von Anlagen). Damit wird den Betreibern von Anlagen im EHS die einfache Substitution mit Biogas verwehrt. Mit der Anrechenbarkeit kann über ein wirtschaftliches Instrument der Biogas-Anteil in der Schweiz erhöht werden.

C) Varia

Berücksichtigung technischer Lösungen wie CCS/CCU (Carbon Capture and Storage/Utilization) und CDR (Carbon Dioxide Removal)

Teile der Industrie verursachen prozess- und energiebedingt hohe CO₂-Emissionen. Technische Lösungen wie CCS/CCU und CDR spielen deshalb eine wichtige Rolle, um ein Netto-Null-Treibhausgasziel erreichen zu können. Die CO₂-Abscheidung aus Rauchgasen industrieller Prozesse ist ein effektiver aber zurzeit noch unverhältnismässig kostenintensiver Lösungsansatz. Um Anreize für die weitere Entwicklung und Investitionen in entsprechende Technologien zu setzen, ist es von grosser Bedeutung, diese auch im EHS und bei der Ausstellung von Bescheinigungen als zulässige Emissionsverminderungen anzurechnen.

Wir schlagen für CCU/CCS/CDR folgende Wege im Vollzug des CO₂-Gesetzes, die auch parallel angewendet werden könnten:

a) CCU/CCS- und CDR-Projekte gelten als inländische Kompensationsprojekte:

Anhang 3 (Art. 5 Abs. 1 Bst. a), Emissionsverminderungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Für ein Projekt oder Programm zur Emissionsverminderung im Inland werden keine Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen erzielt werden durch:

[...]

b. den Einsatz biologischer oder geologischer CO₂-Sequestrierung; ausgenommen ist die biologische CO₂-Sequestrierung in Holzprodukten;

[...]

Begründung:

Momentan gilt für Kompensationsprojekten u.a. die folgende Grundanforderung (aus Vollzugsmitteilung für Kompensationsprojekte, Kapitel 2.1):

[...]

- Die Emissionsverminderungen wurden nicht in einem Unternehmen erzielt, das am Emissionshandelssystem (EHS) teilnimmt (Art. 5 Abs. 1 Bst. c Ziff. 2 CO₂-Verordnung).

[...]

Die Einzelheiten wie CCS/CCU/CDR für Kompensationsprojekte anrechenbar sind (Abgrenzung gegenüber EHS, Emissionsverminderung bei CCS/CCU und negative Emissionen bei CDR) müssen noch ausgearbeitet werden. Unseres Erachtens kann man entweder ein separates Unterkapitel unter Anhang 3 ergänzen oder das BAFU kann dies in der Vollzugsmitteilung für Kompensationsprojekte regeln.

b) Die mittels CCU/CCS/CDR-Projekte gebundenen CO₂-Emissionen sind im EHS-Monitoringbericht abzugsfähig

Wir schlagen vor, den Anhang 16 der CO₂-Verordnung wie folgt zu ergänzen:

Neue Ziffer 5, Berechnung der gebundenen CO₂-Emissionen von CCS/CCU- und CDR/CDRU-Projekten

Ziffer 5.1: Nach der Umsetzung eines CCS/CCU- oder CDR/CDRU (atmosphärisch)-Projektes können gebundene CO₂-Emissionen für EHS-Unternehmen im EHS-Monitoringbericht berücksichtigt werden.

Ziffer 5.2: CO₂-Emissionen aus fossilen Punktquellen, die innerhalb des EHS-Perimeters mit CCS/CCU-Projekten gebunden werden, werden als CO₂-neutral betrachtet (vermiedene Emissionen).

Ziffer 5.3: CO₂-Emissionen, die mit CDR-Ansätzen (z.B. Direct Air Capture (DAC) oder die Pyrolyse von Biomasse zu Biokohle) aus der Atmosphäre entfernt und innerhalb des EHS-Perimeters gebunden werden, werden als negative Emissionen betrachtet (Multiplikation mit Faktor -1).


Begründung:

Durch CCS/CCU- oder CDR/CDRU-Projekte gebundene oder neutralisierte direkte CO₂-Emissionen müssen im EHS-Monitoringbericht abzugsfähig sein. Das EHS muss in den Themenbereichen CO₂-Abscheidung, -Speicherung (CCS) oder -Nutzung (CCU) sowie atmosphärische CO₂-Entfernung (CDR und CDRU) weiterentwickelt werden. Negative Emissions-Technologien (NET) sind auch gemäss den Erläuterungen des BAFU zentral, dass die ganze Schweiz, und insbesondere die Stahl- und die chemische Industrie, mittel- und langfristig eine Netto-Null-THG-Bilanz erreichen kann. Gleiches gilt für die künftige Anerkennung von synthetischen, klimaneutralen Kraftstoffen (Emissionsfaktor null, z.B. mit CO₂ aus Direct Air Capture, DAC).

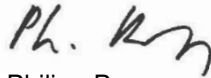
Erläuterung zu verwendeten Begriffen: CCS/CCU-Prozesse (Carbon Capturing and Storage/Usage) schneiden, mit Ausnahme von Biomasseverbrennung, fossiles CO₂ an industriellen Punktquellen ab und verhindern im Falle einer langfristigen Speicherung, dass diese Emissionen in die Atmosphäre gelangen. CDR/CDRU-Ansätze (Carbon Dioxide Removal and Usage) entnehmen das CO₂ aus der Atmosphäre und führen bei einer langfristigen Speicherung des atmosphärischen CO₂ zu einer Verringerung der CO₂ Konzentration in der Atmosphäre, den sogenannten negativen Emissionen. Die Nutzung des aus der Atmosphäre gebundenen CO₂ in neuen Produkten (CDRU), an deren Lebensende das CO₂ wieder in die Atmosphäre entweicht, stellt einen Kohlenstoffkreislauf dar und führt somit zu keinen zusätzlichen Emissionen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und die Prüfung unserer Anliegen. Für Fragen steht Ihnen Philipp Bregy gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Dr. Stefan Brupbacher
Direktor



Philipp Bregy
Ressortleiter Energie



Touring Club Schweiz
Chemin de Blandonnet 4
Postfach 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Zentralpräsident
Tel +41 58 827 34 07
Fax +41 58 827 50 26
peter.goetschi@tcs.ch

Touring.Club.Schweiz.Postfach.820.1214.Vernier.GE

Frau Bundespräsidentin
Simonetta Sommaruga
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Elektronischer Versand: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Vernier/Genf, 24. August 2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Stellungnahme des TCS

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Der Touring Club Schweiz (TCS) dankt Ihnen für die Einladung zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung „Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)“.

Als im Mobilitätsbereich tätige Mitgliederorganisation nehmen wir nachfolgend zu den verschiedenen Massnahmen im Fahrzeug- und Treibstoffsektor, welche für den TCS und seine Mitglieder von Bedeutung sind, Stellung.

Allgemeine, einleitende Bemerkungen

Der TCS steht hinter dem Ziel dieser Verordnungsrevision, verschiedene zeitlich befristete Instrumente des Klimaschutzes bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes zu verlängern. Auch begrüsst er die in der Verordnungsrevision vorgesehene Regelung der Umrechnung der NEFZ-Werte in WLTP-Werte.

Er bedauert hingegen den beim Treibstoff eingeschlagenen Weg, die Kompensationspflicht in einer Übergangsregelung in verschiedener Weise zu verschärfen und damit deren Erfüllung zu erschweren. Die damit verbundene hohe Wahrscheinlichkeit von Sanktionen wird dem Klima nicht helfen, hingegen die von der Corona-Krise bereits stark betroffene Wirtschaft und Bevölkerung weiter belasten.

Bemerkungen zu den Massnahmen im Fahrzeugsektor

Einleitend sei hier ausgeführt, dass der TCS die allgemeinen Emissionsvorschriften im Fahrzeugsektor, die zu einem Fahrzeugpark mit effizienteren Antrieben führen sollen, grundsätzlich unterstützt. Er erlaubt sich aber auf die schwierige Situation bei den Fahrzeugimporteuren hinzuweisen. Wegen der Coronakrise können sie im laufenden Jahre nicht auf eine ganze Reihe von Modellen mit effizienten Antrieben zählen. Aufgrund von wochenlangen Werkschliessungen sehen sich zudem Fahrzeughersteller gezwungen, einige Markteinführungen von rein elektrisch angetriebenen Modellen auf das nächste Jahr zu verschieben. Dies wird einen negativen Einfluss auf die Erreichung der CO₂-Ziele haben.

Umrechnung von NEFZ in WLTP

Der TCS kann die Vorgehensweise zur Umrechnung der NEFZ- in WLTP-Werte nachvollziehen und diese anhand von eigenen Messungen grundsätzlich bestätigen. Eine Zunahme der Emissionswerte um den Faktor 1.24 bei Personenwagen und 1.27 bei Lieferwagen erachtet er als realitätsnah.

Dass der Bundesrat die Entwicklung der Datengrundlage in der Schweiz und in der EU verfolgen und bei Bedarf eine Anpassung der Zielwerte prüfen wird, ist aufgrund der erst kürzlich eingeführten WLTP-Werte, den Besonderheiten der Datenerfassung im schweizerischen Typengenehmigungssystem und dem bei den Lieferwagen und leichten Sattelschleppern noch beschränkten Datenumfang, verständlich und richtig. Wichtig ist aber die CO₂-Zielwerte so festzulegen, dass für die Automobilimporteure und Händler, aber auch für Konsumenten und Gewerbetreibende in Bezug auf neue Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge Berechenbarkeit und Planungssicherheit gegeben ist.

Emissionsvorschriften für Lieferwagen

Der TCS begrüsst die Anpassung von Art. 2 gemäss Motion 18.3420 Bourgeois. Insbesondere batterieelektrisch betriebene Lieferwagen sind in der Regel schwerer als solche, die mit Benzin oder Diesel betrieben werden. Der Import emissionsfreier Lieferwagen könnte gefördert werden, indem neu Fahrzeuge bis 4'250 kg berücksichtigt werden können (sofern das 3'500 kg übersteigende Gewicht einzig durch das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik verursacht wird).

Folgeänderungen aus der Umstellung auf WLTP-Werte

Der TCS befürwortet Supercredits für Elektrofahrzeuge und die Berücksichtigung von Ökoinnovationen, die im individuellen Kundenverbrauch mehr wirken als auf dem Prüfstand im WLTP-Zyklus gemessen wird. Beispiele für Öko-Innovationen sind Abgaswärme-Rückgewinnung oder solarzellenbestückte Karosserieteile. Er ist mit den Folgeänderungen aus der Umstellung auf WLTP-Zielwerte einverstanden. Auch das Abbilden des CO₂-Zielwerts für Personenwagen von 118 Gramm CO₂/km auf der Energieetikette erachtet der TCS als zielführend.

Bemerkungen zu den Massnahmen im Treibstoffsektor

Erhöhung des Kompensationssatzes

Die Erhöhung auf 12% des Kompensationssatzes für das Jahr 2021 erscheint sowohl angesichts der Tatsache, dass es sich bei der Ordnungsrevision in gewisser Weise um eine Übergangsregelung handelt, als auch angesichts der Auswirkungen der Coronakrise falsch. Diese Verschärfung, gekoppelt mit den zusätzlichen Einschränkungen (im Besonderen die neu vorgesehene Unzulässigkeit selbst durchgeführter Projekte) würde es den Treibstoffimporteuren verunmöglichen, die Ziele zu erreichen und damit direkt zu Sanktionen führen. Damit würden einzig die Wirtschaft und die Konsumenten weiter belastet, ohne dass dem Klima geholfen wird. Der TCS fordert daher, auf eine Erhöhung des Kompensationssatzes zu verzichten.

Unzulässigkeit selbst durchgeführter Projekte

Problematisch für den TCS ist auch die Aufhebung der Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen. Damit werden nach Schätzungen der Kompensationspflichtigen im Jahr 2021 Emissionsverminderungen im Umfang von rund 150'000 Tonnen CO₂eq entzogen. Ein Verlust, der angesichts der kurzen Fristen nicht mehr durch neue Kompensationsprojekte ersetzt werden kann. Dies vergrössert noch zusätzlich zur Erhöhung des Kompensationssatzes die Wahrscheinlichkeit von hohen Sanktionen und unnötigen Mehrkosten für die Konsumenten.

Der TCS lehnt somit die Aufhebung der Möglichkeit der Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen entschieden ab.

Wir danken im Voraus für die Kenntnisnahme unserer Eingabe und verbleiben

Mit freundlichen Grüssen


Touring Club Schweiz
Peter Gletschi
Zentralpräsident

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Frau Bundesrätin Sommaruga
3003 Bern

Martina Hilker, Leiterin Kommunikation / Politik
Telefon direkt 044 388 53 50
m.hilker@jardinsuisse.ch

24. August 2020

Vernehmlassung zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 4. Mai haben Sie das Vernehmlassungsverfahren zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen eröffnet. Für die uns gebotene Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

JardinSuisse, der Unternehmerverband Gärtner Schweiz, bündelt die Interessen von mehr als 1'700 Betrieben des Garten- und Landschaftsbaus, der Baumschulen, der Gartencenter und der Produktions- und Verkaufsgärtnereien der Schweiz. Der Verband setzt sich für die Verbesserung des Marktzugangs für seine Mitglieder, für einen nachhaltigen und ökologischen Umgang mit der Umwelt und für einen hohen Standard in der Berufsbildung ein. Die Branche beschäftigt über 24'000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

JardinSuisse engagiert sich seit dem Jahre 2003 mit verschiedenen Projekten zur Reduktion der CO2- Emissionen. In drei Gruppen haben sich ca. 150 Klein- und Mittelbetriebe zu einer verbindlichen Reduktion der CO2- Emissionen mit der Energie-Agentur der Wirtschaft (EnAW) und dem Bundesamt für Umwelt BAFU zusammengeschlossen. Die grossen Produktionsbetriebe (mit Energiekosten > 200'000 Franken) arbeiten direkt mit der Energieagentur EnAW zusammen. Im Bewusstsein, hiermit im Dienste der Umwelt tatkräftig aktiv zu sein, ist dies für unseren Verband eine Erfolgsgeschichte.

Mit der geplanten Revision der Verordnung sollen die rechtlichen Lücken in der Jahre 2020 bis 2021 geschlossen werden. Diese Lücken und die damit verbundenen Unsicherheiten entstanden durch die Verzögerung in den Beratungen des neuen Energiegesetzes.

Für unsere Unternehmen und unsere laufenden Projekte benötigen wir eine zukunftsgerichtete Energiestrategie mit Rechtssicherheit. Nur so können wir in den kommenden zwei Jahren unseren Mitgliedern eine «Anschlusslösung» bieten, welche letztendlich auch der Umwelt dient.

JardinSuisse unterstützt deshalb betreffend Verminderungsverpflichtung die vorliegende Revision der Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen. Für den Verband ist es aus den genannten Gründen entscheidend, dass der Gesetzgeber eine lückenlose Weiterführung des von der Schweiz beschrittenen Weges in der Energiefrage sicherstellt.

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Olivier Mark
Präsident



Carlo Vercelli
Geschäftsführer



Martina Hilker
Leiterin Kommunikation und Politik

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 25. August 2020

Stellungnahme zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Vom 4. Mai 2020 bis zum 25. August 2020 führt Ihr Departement eine Vernehmlassung bei interessierten Kreisen und den Dachverbänden zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) durch. Gerne nutzen wir diese Gelegenheit und nehmen wie folgt zu den geplanten Änderungen Stellung.

Wir unterstützen die vorgeschlagene Ordnungsrevision grundsätzlich.

1. Grundsätzliche Bemerkungen

Um globale Umweltanliegen anzugehen, sind internationale und marktwirtschaftlich funktionierende Instrumente gut geeignet. Das mit dem Emissionshandel der EU (EU ETS) verknüpfte Emissionshandelssystem der Schweiz (EHS) ist dafür ein sehr gutes Beispiel. Die Mengensteuerung und der sich im Markt bildende Preis für Emissionsrechte ist ein sehr zielführendes und effizientes Instrument.

Entsprechend ist es zentral, dass Markteingriffe grundsätzlich zurückhaltend vorgenommen werden und möglichst alle Akteure von einem solchen Mechanismus erfasst werden. Es gilt zwingend zu vermeiden, dass Unternehmen bzw. Konkurrenten aufgrund der Klimapolitik über unterschiedliche Kostenstrukturen verfügen. **«Gleichlange Spiesse» sind folglich ein zentraler Orientierungspunkt bei der Ausgestaltung der Klimapolitik. Das EHS und der dazu nun vorliegende Verordnungsentwurf genügen diesem Anspruch aus unserer Sicht grundsätzlich gut.**

Dabei gilt es nicht zu vergessen, dass die Teilnahme am Emissionshandelssystem eine sehr kostspielige und herausfordernde Aufgabe darstellt. Am EHS teilnehmende Unternehmen müssen *jedes Jahr* Emissionsrechte im Umfang ihrer emittierten CO₂-Emissionen abgeben. Zusammen mit der Erwartung steigender Preise (unter anderem aufgrund der jährlich sinkenden verfügbaren Rechte) sind die Anreize gross, CO₂-Emissionen nachhaltig zu reduzieren. Für eine erfolgreiche Klimapolitik sind gerade solche Instrumente aber prädestiniert. Für die Unternehmen in der Schweiz ist es zusätzlich wichtig, dass ihre Konkurrenten ebenfalls über solche Anreize und Kostenstrukturen verfügen.

cemsuisse begrüsst daher die Verknüpfung der Systeme der Schweiz und der EU. Damit entstand ein liquider Markt und die teilnehmenden Unternehmen haben dieselben Kosten pro emittierte Tonne CO₂ zu tragen. Dies verschafft den Unternehmen bezüglich Klimapolitik Planungssicherheit und gleichwertige klimapolitische Rahmenbedingungen. Mit ihren sehr langen Investitionshorizonten sind die energieintensiven Unternehmen besonders darauf angewiesen. Insofern ist es wichtig und richtig, dass das Instrument des EHS unbeschränkt weitergeführt wird. Das schafft Planungssicherheit.

Für eine längerfristige Planung ist es jedoch auch zentral, dass künftige Lösungsansätze zur Sequestrierung von CO₂-Emissionen (Carbon Capture and Storage/Use) bereits heute regulatorisch möglich und somit entsprechend in Verordnung und Gesetz berücksichtigt werden. Diese Technologien sind gerade für schwer zu dekarbonisierende Industrien wie beispielsweise die Zementindustrie wichtige Instrumente, um das Netto-Null-Ziel bezüglich Treibhausgas-Bilanz zu erreichen. Solche bahnbrechenden Technologien sind äusserst kostenintensiv – eine entsprechende rechtliche Grundlage und die damit verbundene Planungssicherheit für die Investitionen sind für diese Industrien folglich eminent wichtig. Aus diesen Gründen erwarten wir die Berücksichtigung dieser Technologien und der damit verbundenen Emissionsminderungen in den für die kommenden Jahre geltenden gesetzlichen Grundlagen.

2. Stellungnahme zu den konkreten Anpassungsvorschlägen

Gleichwertige Bedingungen (Äquivalenzprinzip) für Schweizer Unternehmen und jene aus der EU ist wichtig. cemsuisse ist erfreut, dass das BAFU diesem Prinzip bei der Ausgestaltung der Verordnung stark Rechnung trägt. Genau dies ist auch ein wichtiger Sinn und Zweck der Verknüpfung der Emissionshandelssysteme.

Anhang 8 (Art. 45 Abs. 1) Berechnung der maximal zur Verfügung stehenden Menge der Emissionsrechte für Betreiber von Anlagen im EHS

Sehr herausfordernd ist der neue **Absenkpfad von 2.2 Prozent pro Jahr** (Art. 45, Anhang 8). Bereits heute werden die zur Verfügung stehenden Emissionsrechte im EHS um jährlich 1.74 Prozent reduziert. Eine stärkere Absenkung ist sehr herausfordernd. Vor dem Hintergrund der Gleichwertigkeit der Systeme in der Schweiz und der EU ist dies aber nachvollziehbar.

Anhang 9 (Art. 46 Abs. 1, Art. 46a Abs. 2 und Art. 46b Abs. 1 und 3) Berechnung der kostenlos zugewiesenen Emissionsrechte für Betreiber von Anlagen im EHS

Ebenfalls verspricht die **Anpassung der Benchmarks** äusserst schwierig und herausfordernd zu werden. Die Europäische Kommission erarbeitet derzeit die neuen Werte, welche deutlich verschärft werden dürften und gemäss Verordnungsentwurf dann auch für die Schweiz gelten sollen (Art. 46, Anh. 9). Das wird auch die Unternehmen in der Schweiz mit ihren bereits hohen Produktionskosten und weniger ausgeprägten Investitionssicherheiten herausfordern. Beispielsweise ist der Zugang zu mineralischen Rohstoffen im angrenzenden Deutschland deutlich besser geregelt als in der Schweiz. Aber auch diesbezüglich ist der Vorschlag des BAFU, dieselben Benchmarks in der Schweiz wie in der EU zu verwenden, aufgrund der angestrebten Gleichwertigkeit der Systeme nachvollziehbar.

Vorsicht ist bei den vorgeschlagenen Markteingriffen zwecks Stabilisierung und Reservebildung von Emissionsrechten angebracht (Art. 19 und 46). Es gilt, nur äusserst zurückhaltend in den Markt einzugreifen, falls dies auch tatsächlich nötig ist. Ebenfalls ist diese Eingriffsmöglichkeit regelmässig zu überprüfen und gegebenenfalls zu überarbeiten, falls sie sich zwecks Stabilisierung als nicht mehr nötig erweist. Der politischen Steuerung des Preises darf ein solcher Markteingriffsmechanismus nie dienen, da ansonsten der Marktmechanismus per se ausgehebelt und das Instrument in seiner Glaubwürdigkeit dezimiert wird.

Anhang 9, Ziff. 2.1: kostenlose Zuteilung

Die Zementindustrie ist aufgrund der hohen nicht vermeidbaren (geogenen) CO₂-Emissionen deutlich stärker von **sektorübergreifenden Kürzungen** (Zf. 2.1 Anh. 9) betroffen. Hier schlagen wir eine differenzierte Vorgehensweise vor, d.h. das stark betroffene Industrien nicht mit dem gleich hohen Korrekturfaktor unterworfen werden, wie weniger stark betroffene Sektoren. Der **Korrekturfaktor** für die Zementindustrie soll deshalb *nur auf die Emissionen der Brennstoffe* angewendet werden.

Der **Anpassung der kostenlosen Zuteilung bei veränderten Aktivitätsraten** von grösser bzw. kleiner als 15 Prozent (Zf. 5.1, Anh. 9) können wir zustimmen. Auch dies ist vor dem Hintergrund des Äquivalenzprinzips in Ordnung.

Begrüssen können wir die vorgeschlagenen Anpassungen bezüglich **Berichterstattung und Monitoring**. Wir erachten es als sachgerecht, dass auch vom BAFU genehmigte Monitoringkonzepte zugelassen sind (Art. 52 und Anh. 17).

Und schliesslich ist die **Gleichwertigkeit der Emissionsrechte** und damit auch die **Übertragung der Rechte in zukünftige Handelsperioden** zentral und richtig. Wir begrüssen die entsprechenden Anpassungen bei Art. 2.

Anhang 9, Ziff. 4.1 indirekte Emissionen, Emissionsfaktor für Strommix in der Schweiz

Entwurf	Vorschlag cemsuisse
Für indirekte Emissionen aus verwendetem Strom werden keine kostenlose Emissionsrechte zugeteilt. Bei Benchmarks von Produktionsprozessen, die sowohl mit Brennstoffen als auch mit Strom betrieben werden können, werden die indirekten Emissionen anhand der Herkunftsnachweise aus dem verwendeten Strom mit 0,376 t CO ₂ pro MWh bestimmt.	Für indirekte Emissionen aus verwendetem Strom werden keine kostenlose Emissionsrechte zugeteilt. Bei Benchmarks von Produktionsprozessen, die sowohl mit Brennstoffen als auch mit Strom betrieben werden können, werden die realen , indirekten Emissionen anhand der Herkunftsnachweise aus dem verwendeten Strom mit 0,376 t CO₂ pro MWh bestimmt. Ist dies nicht möglich, werden die indirekten Emissionen des verwendeten Stroms mit 0.169 t CO₂ pro MWh berechnet.

Die tragende Säule der Schweizer Stromversorgung ist die Wasserkraft. Aus ökologischer Sicht ist der aktuelle Strommix der Schweiz im Vergleich mit der EU äusserst CO₂-arm und trägt somit wesentlich zum Erreichen der Klimaziele bei. Der von der EU angesetzte Emissionsfaktor von 0,376 t CO₂ pro MWh_{el} wird den lokalen Gegebenheiten nicht gerecht und verhindert so die Möglichkeit der Betreiber von Anlagen im EHS, bei denen indirekte Emissionen bei der Berechnung der Zuteilung berücksichtigt werden, die sinnvolle Substitution mit Strom.

Der Emissionsfaktor des bezogenen Strommixes soll jährlich anhand der Herkunftsnachweise für den verwendeten Strom berechnet werden. Kann dieser nicht ermittelt werden, werden die indirekten Emissionen für den verwendeten Strom mit 0,169 t CO₂ pro MWh_{el} bestimmt (Verbraucherstrommix, siehe BAFU: Klimawandel: Fragen und Antworten).

Anhang 16, Berechnung der CO₂-Emissionen für Betreiber von Anlagen

Neues Kapitel:

Entwurf	Vorschlag cemsuisse
(nicht vorhanden)	<i>Der Emissionsfaktor von Brennstoffen aus Biomasse ist null. Insbesondere auch für Biogasanteile in Gas aus Erdgasnetzen, deren ökologischer Mehrwert noch nicht veräussert wurde.</i>

Mit der bisherigen Regelung können sich Betreiber von Anlagen im EHS (im Gegensatz zu Verminderungsverpflichtungen) den Biogasanteil in Gas aus Erdgasnetzen nicht anrechnen lassen (vergleiche dazu Anhang H.5, Vollzugsmittelteilung EHS für Betreiber von Anlagen).

Damit wird den Betreibern von Anlagen im EHS die einfache Substitution mit Biogas verwehrt.

Mit einer Anrechenbarkeit kann über ein wirtschaftliches Instrument der Anteil an Biogas in der Schweiz erhöht werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Mit besten Grüßen

cemsuisse



Dr. Stefan Vannoni
Direktor



Dr. Martin Tschan
Leiter Umwelt, Technik,
Wissenschaft



Dr. David Plüss
Leiter Public Affairs und
Kommunikation

Als Word und PDF an:
raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bundesamt für Umwelt
CH-3003 Bern

Zürich, 24. August 2020

Vernehmlassungsvorlage vom 4. Mai 2020 zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung): Vernehmlassungsantwort des VSG

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu den mit der rubrizierten Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagenen Verordnungsanpassungen. Der VSG nimmt nachfolgend zu den vorgeschlagenen Änderungen wie folgt Stellung, wobei der Schwerpunkt auf Regelungen mit einem spezifischen Bezug zur Gasversorgung gelegt wird:

Art. 2

In Artikel 2 soll ein Aspekt der vom Parlament überwiesenen Motion 18.3420 umgesetzt werden. Die Motion beauftragt den Bundesrat, die gesetzlichen Grundlagen dahingehend anzupassen, dass das Gewicht elektrischer Batterien bei Lieferwagen von höchstens 3'500 kg Gesamtgewicht kompensiert, also im Ergebnis für die entsprechenden Berechnungen unberücksichtigt bleiben soll. Im Erläuternden Bericht wird dazu auf Seite 8 festgehalten, dass einige alternative Antriebssysteme schwerer sind als konventionelle, welche mit Benzin oder Diesel betrieben werden und dass dies insbesondere auf batterieelektrische Fahrzeuge zutreffe. Wir schliessen aus dieser Formulierung, dass eine technologieneutrale Umsetzung des Motionsanliegens erfolgen soll, was wir ausdrücklich begrüßen.

Die im Verordnungsentwurf vorgeschlagene Terminologie sollte dahingehend angepasst werden, dass Gewichtsnachteile aller alternativen Antriebssysteme gegenüber Fahrzeugen, die mit Benzin oder Diesel betrieben werden, ausgeglichen werden. Neben batterieelektrischen Fahrzeugen betrifft dies beispielsweise auch Wasserstoff- oder Erdgas/Biogas-Fahrzeuge.

Antrag: Die Begriffe «emissionsfreier Antrieb» bzw. «emissionsfreie Antriebstechnik» sind durch «alternative Antriebe» bzw. «alternative Antriebstechnik» zu ersetzen.

Art. 17

Wir begrüssen die vorgeschlagenen Anpassungen, welche bezwecken, dass präziser auf die effektiven Emissionswerte des schweizerischen Neuwagenparks abgestellt wird. Umgehungsgeschäften, welche den Regelungszweck aushebeln, soll ein Riegel geschoben werden.

Art. 26

Bei Fahrzeugen, die mit einem Treibstoffgemisch aus Erd- und Biogas betrieben werden können, werden die CO₂-Emissionen um den Prozentsatz des biogenen Anteils nach Art. 12a Abs. 2 der Energieeffizienzverordnung tiefer angesetzt.

Das Ergebnis soll in Zukunft arithmetisch auf einen Zehntel Gramm CO₂/km gerundet werden, statt wie bisher bloss der ganzzahlige Wert berücksichtigt werden.

Der VSG begrüsst diesen Vorschlag, welcher die mittels Gasfahrzeugen effektiv realisierte, klimawirksame Treibhausgasreduktion besser honoriert.

Art. 90

Aus Sicht des VSG liegen keine genügenden Gründe vor, die Möglichkeit für kompensationspflichtige Personen, ihrer Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen, kategorisch aufzuheben.

Es ist weder nachvollziehbar, deren Additionalität nach 2020 zu negieren, noch diesen pauschal unnötige Kosten zu attestieren. Eine Einschränkung der Kompensationsmöglichkeiten ist auch vor dem Hintergrund abzulehnen, dass ohnehin schon grosse Unsicherheiten über die Erfüllbarkeit der Kompensationspflicht bestehen. Dies gilt bereits im Jahr 2020 und, worauf der Erläuternde Bericht auf Seite 25 ebenfalls hinweist, «umso mehr für das Jahr 2021 mit einem erhöhten Kompensationsatz».

Im Ergebnis gefährden die übertriebenen verordnungsrechtlichen Einschränkungen das Funktionieren der Kompensationsvorschriften und damit ein bewährtes Instrument effektiver Treibhausgasreduktionen.

Antrag: Art. 90 Abs. 1 und 2 und Art. 91 Abs. 3 sind im bisherigen Wortlaut beizubehalten.

Art. 94 Abs. 1 Bst. d

Gemäss Entwurf soll die CO₂-Abgabe auf Brennstoffen ab 1. Januar 2022 auf 120 Franken pro Tonne CO₂ erhöht werden, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2020 mehr als 67 Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Bei den letzten beiden Erhöhungsschritten in den Jahren 2016 und 2018 waren jeweils zwei Schwellenwerte vorgesehen worden, welche die Grundlage für differenzierte Erhöhungsschritte bildeten (auf 72 bzw. 84 Franken per 1. Januar 2016 und auf 96 bzw. 120 Franken per 1. Januar 2018).

Der nun vorgeschlagene Schwellenwert würde eine Emissionsreduktion bedingen, welche rund dem Doppelten der in den Vorjahren jeweils erzielten Emissionsreduktionen entspricht, was faktisch einer automatischen Abgabeerhöhung auf das gesetzliche Maximum, unabhängig vom tatsächlichen Erfolg der CO₂-Einsparungen, nahe kommt.

Wie bei den letzten Erhöhungen sollten differenzierte Schwellenwerte für unterschiedliche Erhöhungen des Abgabesatzes vorgesehen werden. Die Schwelle von 67 Prozent könnte als Grenze zur Beibehaltung des heutigen Abgabesatzes von 96 Franken belassen werden, dafür wäre sie für den gesetzlichen Maximalsatz höher, konkret bei 69 Prozent, anzusetzen.

Antrag: Art. 94 Abs. 1 Bst. d neu wie folgt:

¹Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2022:

1. auf 108 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen auf Brennstoffen im Jahr 2020 mehr als 67 Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.
2. auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen auf Brennstoffen im Jahr 2020 mehr als 69 Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Art. 96a, 97 und 98b

Es ist richtig, den administrativen Aufwand der Abgabenrückerstattung für WKK-Anlagen und diese Möglichkeit auch für 2021 vorzusehen.

Sollte das totalrevidierte CO₂-Gesetz erst nach 2022 in Kraft treten, wäre eine erneute Verlängerung wiederum verordnungsrechtlich zu beschliessen.

Ziff. III, Beilage zur Änderung der Energieeffizienzverordnung, Anhang 4.1

Wir begrüssen, dass auf der Energieetikette über den klimarelevanten Anteil der Treibhausgasemissionen informiert wird. Bei der grafischen Darstellung sollte indessen der klimarelevante Anteil im Vordergrund stehen und nicht nur als ergänzende Information in einer Fussnote erscheinen. Der absolute Wert der CO₂-Emissionen (also bei Erdgas/Biogas-Fahrzeugen inklusive des biogenen Anteils) ist für die Treibhausgasproblematik und für den Klimaschutz nicht entscheidend. Dieser Wert könnte deshalb allenfalls in der Fussnote ergänzend aufgeführt werden (Umkehrung der momentan verwendeten Darstellungslogik).

Antrag: Als Hauptinformation auf der Energieetikette sind die klimarelevanten CO₂-Emissionen auszuweisen.

Das Beiblatt zur Vernehmlassung, mit welchem das geplante CORE-System für den Vollzug von klimapolitischen Instrumenten vorgestellt bzw. skizziert wird, haben wir zur Kenntnis genommen. Dazu haben wir einstweilen keine Bemerkungen, werden uns aber gerne bei dessen weiteren Konkretisierung bzw. Umsetzung wieder äussern.

Abschliessend bedanken wir uns für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Daniela Decurtins
Direktorin



Michael Schmid
Leiter Public Affairs

Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK)

CH-3003 Bern

Elektronischer Versand: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 25. August 2020

Vernehmlassung zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS)

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen:

Allgemeine Bemerkungen

Der in die Vernehmlassung gegebene Entwurf umfasst Änderungen in verschiedenen Bereichen. In Bezug auf den Strassenverkehr betrifft diese Teilrevision in erster Linie die Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure und die CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge. Wir legen in unserer Stellungnahme ein besonderes Augenmerk auf die beiden Sachgebiete, da diese unsere Mitglieder verstärkt betreffen.

Detaillierte Bemerkungen

I. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Mit der Annahme der Pa.Iv. Burkart 17.405 am 20. Dezember 2019 wird die CO₂-Abgabefreiung im CO₂-Gesetz um ein Jahr bis Ende 2021 verlängert. Ebenso wird in Artikel 10 des CO₂-Gesetzes neu der Absatz 4 aufgenommen. Dieser räumt dem Bundesrat die Kompetenz ein, bei einer Änderung der Messmethoden der CO₂-Emission neuer Fahrzeuge die entsprechenden Zielwerte festzulegen. Der vorliegende Entwurf der CO₂-Verordnung regelt die entsprechenden Details bei der Einführung des Prüfverfahrens «Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure» (WLTP). Dieses hat mittlerweile den «Neuen Europäischen Fahrzyklus» (NEFZ) bei neuen Personen- und Lieferwagen flächendeckend in Europa abgelöst. Wir begrüssen diese Regelung, sie löst die regulatorischen Probleme, welche die Verzögerung der ursprünglich für 2021 geplanten Totalrevision des CO₂-Gesetzes mit sich gebracht hat.

Festhalten möchten wir an dieser Stelle, dass die enormen Verwerfungen der Coronakrise einen grossen negativen Einfluss auf die CO₂-Ziele der Fahrzeugimporteure haben werden, insbesondere im laufenden Jahr 2020. Eine Reihe von Modellen mit hocheffizienten Antrieben können nur in geringerer Stückzahl als ursprünglich geplant in die Schweiz geliefert werden. Zusätzlich wurden aufgrund wochenlanger Werksschliessungen, zu welchen die Fahrzeughersteller durch die COVID-19-Pandemie gezwungen waren, einige Markteinführungen von (rein)elektrisch angetriebenen Modellen auf das nächste Jahr verschoben.

Art. 2 Bst. a^{bis} (Lieferwagen)

Die in Erfüllung der Motion 18.3420 «Kompensierung des Gewichts elektrischer Batterien bei Lieferwagen der 3,5-Tonnen-Kategorie» aufgenommene Regelung des Einbezugs von Lieferwagen mit einem emissionsfreien Antrieb bis 4,25 t Gesamtgewicht begrüssen wir. Diese ermöglicht insbesondere für batterieelektrisch angetriebene Modelle eine hohe Nutzlast, die sonst aufgrund des Gewichtes der Akkumulatoren stark vermindert werden würde. So haben diese eine bessere Marktchance und können gleichzeitig an den CO₂-Durchschnitt eines Lieferwagen-Importeurs angerechnet werden.

Folgender Abschnitt ist aber zu streichen: *«bei denen keine Emissionswerte gemäss Verordnung (EG) Nr. 715/20075 vorliegen und die nicht über eine emissionsfreie Antriebstechnik verfügen»*, da dies zu einer Ungleichbehandlung gegenüber der EU führt.

Gleichzeitig würden wir es sehr begrüssen, wenn auch für Plug-In-Hybride und mit Biogas betriebene leichte Nutzfahrzeuge, die aufgrund der aufwendigeren umweltfreundlichen Technologie ja auch unter Gewichts- und Volumeneinschränkungen leiden, die Möglichkeit bestünde, das Mehrgewicht des alternativen Antriebs zu kompensieren.

Art. 2 Bst. a^{ter} (leichte Sattelschlepper)

Die Streichung des Abschnitts *«bei denen keine Emissionswerte gemäss Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorliegen»* gilt sinngemäss zu Bst. a^{bis}.

Art. 17b

Mit diesem Artikel findet die flächendeckende Einführung der WLTP ihre Umsetzung in der Schweiz. Allerdings werden, im Gegensatz zur EU, anstatt herstellerspezifischer Vorgaben allgemein gültige Zielwerte festgelegt (Abs. 2). Diese Regelung kennt unter den Importeuren und Emissionsgemeinschaften naturgemäss Gewinner und Verlierer, stellt aber aus der Sicht von strasseschweiz eine pragmatische Lösung dar, die wir unterstützen können.

Ganz anders würde sich die Situation bei einer möglichen, im erläuternden Bericht erwähnten Absenkung der Zielwerte zu einem späteren Zeitpunkt darstellen. Planungssicherheit ist bei der Erfüllung der CO₂-Vorgaben ein zentrales Element, denn die entsprechenden Modell- und Produktionsplanungen seitens der Fahrzeughersteller finden mehrere Jahre im Voraus statt. Die Entwicklungszyklen neuer Modelle, besonders mit alternativen und hocheffizienten Antrieben, betragen bis zu sieben Jahre. Auch die Importeure benötigen eine gewisse Vorlaufzeit, um den Bedarf an entsprechenden Modellen für den Schweizer Markt anzumelden und beim jeweiligen Hersteller Gehör zu finden. Eine mögliche Absenkung der WLTP-Zielvorgaben zu einem späteren Zeitpunkt, die möglicherweise auch noch kurzfristig erfolgen würde, stünde diesen grundlegenden Voraussetzungen diametral entgegen. Eine Anpassung der Zielvorgaben kann, wenn überhaupt, nur aus einer Erhöhung der absoluten WLTP-Werte bestehen.

Art. 24, Abs.3b

Importeure von Nutzfahrzeugen bestellen häufig nur ein Chassis, welches sie den Kundenanforderungen entsprechend ausbauen und modifizieren. Die neuen Vorschriften betreffend die Zulassung von Fahrzeugen mit Mehrstufen-Genehmigung erschweren die vorgängige Preisberechnung, da das Gewicht und die CO₂-Emissionen erst definitiv berechnet werden können, wenn das Fahrzeug fertiggestellt ist. Es ist daher notwendig, die Marktentwicklung zu verfolgen und eine Korrektur der Verordnung innerhalb von 12 Monaten vorzusehen, falls die neue Regelung Hindernisse schafft.

Anhang 4a, Ziff. 1.2

Die Übernahme der EU-Emissionsvorschriften durch die Schweiz bedingt auch die Übernahme der dazugehörenden EU-Regeln zur Ermittlung der Bezugsmasse. In der Formel zur Berechnung der individuellen Zielvorgabe ist das durchschnittliche Leergewicht der in der Schweiz im vorletzten Kalenderjahr vor dem Referenzjahr erstmals in Verkehr gesetzten Fahrzeuge (Mt-2) durch den in der EU geltenden Wert (M0) zu ersetzen. Schweizerische Alleingänge bei technischen Fragen wie der Bezugsmasse, insbesondere bei Lieferwagen und leichten Sattelschleppern, sind zwingend zu vermeiden, da sie die Zielvorgabe in der Schweiz um rund 16 Prozent gegenüber der EU verschärfen. Sinn und Zweck der Regulierung sollte aber eine Zielerreichung mit vergleichbaren Anstrengungen wie in der EU sein, was mit der geltenden Formel nicht gegeben ist.

II. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Der auf dem «Übergangs-CO₂-Gesetz» basierende Entwurf der CO₂-Verordnung bringt bezüglich der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure in den Artikeln 89 bis 91 für das Jahr 2021 eine erhebliche Verschärfung mit sich, welche die Erfüllung der Kompensationspflicht im Jahr 2021 nahezu unerfüllbar macht. Sogar der erläuternde Bericht räumt dies ein (S. 25). Gemäss Schätzung der Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation KliK, welche die Kompensationspflicht im Auftrag erfüllt, könnte dies eine Strafzahlung in der Grössenordnung von gegen 100 Mio. Franken zur Folge haben. Dies würde Konsumentinnen und Wirtschaft im kommenden Jahr zusätzlich belasten, was uns angesichts der derzeitigen angespannten wirtschaftlichen Lage der privaten Haushalte und Unternehmen sehr unangebracht erscheint.

Art. 89 Bst. e (Kompensationssatz)

Gemäss dem erläuternden Bericht begründet sich die Höhe des Kompensationssatzes von 12% im Jahr 2021 aus dem zusätzlichen Reduktionsbedarf von 800'000 Tonnen CO₂eq gegenüber dem Jahr 2020, der sich wiederum aus dem gesetzlichen Verminderungsziel von 21.5% gegenüber 1990 ergibt. Davon sollen also vom Kompensationsinstrument allein gut 300'000 Tonnen CO₂eq oder fast 40% getragen werden. Die Höhe dieses Kompensationsanteils eines einzigen Instruments erstaunt uns sehr und erscheint unverhältnismässig. strassschweiz schlägt eine Kompensationspflicht von 11% für das Jahr 2021 vor.

Art. 91 (Ausschliessliche Anrechnung von 2021 erzielten Emissionsverminderungen)

Der erläuternde Bericht liefert keine Begründung, weshalb die Kompensationspflicht für das Jahr 2021 vollständig mit Emissionsverminderungen erfüllt werden muss, die im Jahr 2021 erzielt werden. Er hält lediglich fest, das Vorgehen sei analog zum Jahr 2020.

Im Jahr 2020 gilt diese Regelung, welche eine einschneidende Verschärfung gegenüber den

Jahren 2013 bis 2019 darstellt, weil das nationale CO₂-Gesetz nur das Zieljahr 2020 kennt, während sich die internationale Verpflichtung unter dem Kyoto-Protokoll auf die Zielperiode 2013 bis 2020 bezieht. Entscheidend ist mithin national die Emissionsbilanz des Jahres 2020, international die Emissionsbilanz der Periode 2013 bis 2020. Ein Vor- oder Nachholen von Emissionsverminderungen ist auf nationaler Stufe im Jahr 2020, anders als in den Vor- und nachfolgenden Jahren, nicht möglich.

Art. 90 und 91 (Unzulässigkeit selbst durchgeführter Projekte)

Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen, soll aufgehoben werden. Der erläuternde Bericht spricht diesen pauschal die Zusätzlichkeit nach 2020 ab (S. 19). Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 Emissionsverminderungen im Umfang von rund 150'000 Tonnen CO₂eq entzogen.

Da die Zusätzlichkeit der betroffenen über 100 Projekte seit 2013 jährlich akribisch geprüft wird, stellt sich die Frage, weshalb diese alle auf einen Schlag mit dem Neujahrstag 2021 nicht mehr additionell sein sollten. Dies umso mehr, als eingeräumt wird, dass die Projekte ohne die Einnahmen aus dem Verkauf der Emissionsverminderungen in finanzielle Schwierigkeiten geraten können und allenfalls sogar deren Einstellung droht – was ja ein eindeutiger Beleg ihrer Zusätzlichkeit wäre (S. 26).

In diesem Zusammenhang verstehen wir die im erläuternden Bericht getätigte Aussage, der Wegfall der selbst durchgeführten Projekte sollte zu mehr neuen Kompensationsprojekten im Jahr 2021 führen (S. 26), nicht. Zum jetzigen Zeitpunkt können praktisch keine neuen Projekte im Jahr 2021 mehr ausgelöst werden. Die Vorlaufzeit bis zur Registrierung von Kompensationsprojekten und deren anschliessender technischer Implementierung liegt typischerweise bei 12 bis 18 Monaten. In Kombination mit der Auflage, nur im Jahr 2021 erzielte Emissionsverminderungen anrechnen zu können, sowie dem höheren Kompensationssatz führt dieser Ausschluss selbst durchgeführter Projekte direkt in die Nichteinhaltung der Kompensationspflicht.

Aus Sicht der obenerwähnten Argumente lehnt strasseschweiz die Anpassung der Art. 90 Abs. 1, 91 Abs. 2 und 3 deutlich ab.

Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen der Periode 2013 bis 2020 ins Jahr 2021 und Unzulässigkeit von Mehrleistungen

Der Gesetzgeber hat es bei der Behandlung der Pa. Iv. Burkart versäumt, eine Übergangsbestimmung zu schaffen, welche die Übertragung der in der Periode 2013 bis 2020 ausgestellten, aber nicht verwendeten Bescheinigungen ins Jahr 2021 regelt. Im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes nach 2020 (Art. 57 Abs. 3) ist deren Übertragung in die Jahre 2021 bis 2025 hingegen gewährleistet, was zu keinem Zeitpunkt der bisherigen Debatte umstritten war.

Die Übergangsbestimmungen des geltenden CO₂-Gesetzes behandeln die Übertragung von Bescheinigungen nicht, da diese vor 2013 noch gar nicht existierten. Der Bundesrat könnte das auf Verordnungsstufe korrigieren, ohne damit dem Willen des Parlaments zuwiderzuhandeln.

Dieser und der vorhergehende Punkt gehen dabei Hand in Hand: Nur wenn die überschüssigen Bescheinigungen der Periode 2013 bis 2020 im Jahr 2021 verwendet werden können,

sind de facto im Jahr 2021 andere als im Jahr 2021 erzielte Emissionsverminderungen anrechenbar.

Das System der CO₂-Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung wird durch das Übergangsgesetz um ein Jahr bis Ende 2021 verlängert. Es ist nicht nachvollziehbar, warum dies nicht auch für die Möglichkeit gilt, dass sich die Betreiber von Anlagen mit Verminderungsverpflichtung Bescheinigungen ausstellen lassen können für die Erzielung von Emissionsverminderungen, dank denen der Reduktionspfad um mehr als 5% unterschritten wird. Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 rund 100'000 Bescheinigungen entzogen, womit die Nichterfüllung der Kompensationspflicht 2021 nochmals wahrscheinlicher wird. Für die Betreiber der Anlagen entfällt der Anreiz, entsprechende zusätzliche Emissionsverminderungen zu erzielen; die gegenteilige Behauptung im erläuternden Bericht (S. 9) ist unfundiert.

Aus Sicht der obenstehenden Argumente braucht es unbedingt einen neuen Artikel mit dem Titel «Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen aus dem Zeitraum 2013-2020», damit Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden können.

Abschliessende Bemerkungen

strasseschweiz begrüsst die vorgeschlagene Kompensierung des Gewichts der Batterien für die Lieferwagen sowie auch die Übernahme der WLTP Zielwerte. Die offengehaltene Option einer späteren Absenkung der nun festgelegten absoluten WLTP-Ziele lehnen wir hingegen entschieden ab. Um Investitions- und Planungssicherheit für Hersteller und Importeure zu schaffen, müssen die Regeln lange genug vorher klar sein. Eine nachträgliche und kurzfristige Zielverschärfung würde dem Wirtschaftsstandort Schweiz enormen Schaden zufügen.

Ebenso lehnt strasseschweiz eine erhebliche Verschärfung der Kompensationspflicht für Treibstoffe ab, welche die Erfüllung der Kompensationspflicht im Jahr 2021 nahezu unerfüllbar macht.

Freundliche Grüsse

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS



Daniel Hofer
Präsident



Olivier Fantino
Geschäftsführer

Bundesamt für Umwelt
Abteilung Klima
Sektion Klimapolitik
3003 Bern

Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 25. August 2020 (Stellungnahme_Teilrevision_CO2-V_200825.docx)

Vernehmlassung Teilrevision CO₂-Verordnung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Frau Burkhardt
Sehr geehrter Herr Bucher

Wir möchten uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) 2020 herzlich bedanken.

Der Verband Fernwärme Schweiz (VFS) mit seinen rund 150 Mitgliedern (u.a. Betreiber, Contractoren, Planer, Lieferanten von Fernwärme und -kältenetzen) spielt eine wichtige Rolle für die Wärme- und Kälteversorgung in Städten und Agglomerationen. Er ist die wichtigste Ansprechstelle in der Schweiz für die Wärme- und Kälteversorgung in dicht besiedelten Gebieten und für die Nutzung von Umweltwärme und -kälte aus erneuerbaren Quellen (Seen, Flüsse, Grundwasser, Abwasser, Geo- und Solarthermie sowie Abwärme). Ziel des VFS ist der massive Ausbau von Fernwärme- und -kältenetzen unter gleichzeitig vermehrter Nutzung erneuerbarer Energien.

Stellungnahme zur CO₂-Verordnung

Nachfolgend sind unsere Rückmeldungen zur Teilrevision zusammengestellt.

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Wir begrüssen die Möglichkeit der Vorprüfung von Projektskizzen durch das BAFU.

Art. 14 Veröffentlichung von Informationen

Die Veröffentlichung der Entscheide zur Eignung von Projekten/Programmen (Art. 8 Abs. 1) und des Entscheides in Sachen Ausstellung von Bescheinigungen (Art. 10 Abs. 1bis) unterstützen wir aus Gründen der Transparenz.

Art. 45 Maximal zur Verfügung stehende Menge der Emissionsrechte

Wir begrüssen die Verschärfung des Reduktionszieles auf 2.2%, da wir uns dadurch die Auslösung zusätzlicher Wärme- und Kälteverbund-Projekte erhoffen. Auch mit dem verschärften Reduktionsziel ist die Schweiz noch nicht auf dem Weg, das Netto-Null-Ziel bis 2050 zu erreichen.

Art. 89 Kompensationsansatz

Wir unterstützen die Erhöhung des Kompensationsansatzes von 10 Prozent im Jahr 2020 auf 12 Prozent im Jahr 2021.

Art. 90 Zulässige Kompensationsmassnahmen

Wir lehnen die zeitlich sehr kurzfristig vorgesehene Aufhebung der Möglichkeit für kompensationspflichtige Personen, ihrer Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen, ab.

Begründung: Die Entwicklung von neuen Projekten, insbesondere im Falle von Wärmeverbunden bzw. thermischen Netzen, braucht meist mehrere Jahre Vorlaufzeit. Entsprechend ist ein ausreichender Vorlauf vor einem so entscheidenden Wechsel bei der Zulässigkeit von Projekten erforderlich. Jetzt noch Projekte für 2021 aufzugleisen ist im Falle von thermischen Netzen illusorisch. Es besteht zudem die Gefahr, dass aktuell laufende Projekte aus wirtschaftlichen Gründen aufgegeben werden müssen. Gerade bei Wärmeverbunden bewegen sich viele Projekte an der Grenze der Wirtschaftlichkeit. Es gilt, hier eine Balance zu finden zwischen Weiterführung von selbst durchgeführten Projekten (Bedingung Additionalität erfüllt) und der Förderung neuer Projekte.

Antrag: Die geltende CO₂-Verordnung ist in Art. 90 Abs. 1 unverändert zu lassen.

Artikel 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

Gestützt auf unsere Argumentation und unseren Antrag zu Artikel 90 Absatz 1 sind wir auch gegen eine Aufhebung der Absatzes 3 und des letzten Satzes von Absatz 4 in Artikel 91.

Antrag: Die geltende CO₂-Verordnung ist in Art. 91 Abs. 2 und 3 unverändert zu lassen.

Art. 97-99 Gesuch um Rückerstattung

Wir befürworten die Vereinfachungen bei den Nachweisen für die Rückerstattung der CO₂-Abgabe, insbesondere für WKK-Anlagen, da so der administrative Aufwand reduziert werden kann.

Artikel 114 und 115 Bürgschaft / Zusicherung Bürgschaft

Wir regen an, eine Erhöhung der Obergrenze für Bürgschaften (aktuell CHF 3 Mio.) zu prüfen, da diese insbesondere für grössere thermische Netze nicht ausreichend ist. Die Umsetzung könnte bei der nächsten Revision der CO₂-Verordnung in Anlehnung an Artikel 39 Absatz 2 des CO₂-Gesetzes (Risikogarantie für thermische Netze) erfolgen.

Antrag: Die Erhöhung der Obergrenze für Bürgschaften wird bei der nächsten Revision der CO₂-Verordnung geprüft.

CORE-System

Wir unterstützen die Umsetzung des CORE-Systems für den Vollzug der klimapolitischen Instrumente. So kann der Vollzug effizienter abgewickelt und der Datenschutz gegenüber heute signifikant verbessert werden.

Generelle Bemerkung

Wir erachten die Regelung für die Befreiung von der CO₂-Abgabe für emissionsintensive Betriebe als sehr grosszügig und nicht kohärent mit den klimapolitischen Zielen der Schweiz. Strengere Bedingungen für die Befreiung könnten insbesondere die konsequente Nutzung von industrieller Abwärme und sich darauf abstützende Wärmeverbunde fördern.

Wir hoffen, Ihnen mit unseren Rückmeldungen gedient zu haben und dass wir dank diesen Anpassungen neben der Energiewende auch die Wärmewende erreichen können.

Für Fragen steht Ihnen unser Geschäftsführer gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Othmar Reichmuth
Präsident VFS, Ständerat



Andreas Hurni
Geschäftsführer VFS

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Wohlen, 24. August 2020

Stellungnahme zur Vernehmlassung über die Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung, SR 641.711)

Eingabe von:

VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz
Bremgarterstrasse 75
5610 Wohlen
Telefon 056 619 71 32
stephan.jaeggi@vfas.ch

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin,

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zu o.g. Vernehmlassung Stellung nehmen zu dürfen.

Die Stellungnahme gliedert sich in Vorbemerkungen zum Verband freier Autohandel Schweiz (Ziff. I.) sowie allgemeine Bemerkungen zur Europakompatibilität der Revisionsvorlage (Ziff. II.) und besonderen Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen, einschliesslich konkreter Änderungsanträge (Ziff. III.).

Die Anliegen dieser Stellungnahme werden von der SAA swiss automotive aftermarket geteilt und gänzlich unterstützt, wie uns die SAA schriftlich mitgeteilt hat.

Die Änderungen sind im Wesentlichen begründet mit der Gewährleistung von verfassungsmässigen Rechten, insbesondere der Eigentumsgarantie, Wirtschaftsfreiheit und dem Verbot der Wettbewerbsverzerrung. Zudem muss die Revision im Verhältnis zur Europäischen Union (EU) und insbesondere zu den umliegenden Mitgliedstaaten der EU ein Level Playing Field sicherstellen.

Inhaltsverzeichnis

I.	Vorbemerkungen.....	3
II.	Allgemeines.....	3
III.	Besonderes.....	5
A.	Hauptanträge CO ₂ -Verordnung.....	5
	Art. 17 Abs. 2 Bst. b / Verfassungsrechte wahren.....	5
	Art. 17 Abs. 2 ^{bis} / Keine Doppelbesteuerung – Besteuerungsfrist anpassen.....	6
	Art. 17b / Umstellung auf WLTP.....	10
	Art. 25 / Verbrauchswerte aus US-Testverfahren berücksichtigen.....	10
	Art. 26 Abs 2 / Ökoinnovationen verbessern.....	11
	Art. 28 / Nischenziele für «Amerikaner» beseitigen Wettbewerbsnachteil.....	12
	Art. 29 / Sanktionsbeträge 2021 senken.....	13
	Anhang 4 (Art. 24 Abs. 3 ^{bis} und 25 Abs. 3) / neue Berechnungsgrundlagen.....	14
B.	Weitere Anträge CO ₂ -Verordnung.....	14
	Art. 23 Abs. 2 / Datenerfassung automatisieren.....	14
	Art. 23 Abs. 4 / Handelbarkeit von CO ₂ erleichtern.....	16
	Art. 27 Abs. 2 / Änderung Phasing In.....	17
	Art. 27 Abs. 3 / Änderung Supercredits.....	19
	Art. 30 / Übertragbarkeit von CO ₂ -Guthaben ermöglichen.....	20
	Art. 36 Abs. 3 / Keine Publikation von Vollzugsresultaten.....	21
	Anhang 4a (Art. 28 Abs. 1) / Änderung Berechnungsmethodik individuelle Zielvorgabe – Abschaffung Swiss Finish.....	22
C.	Anträge Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV).....	23
	Art. 10 / Energieetikettenpflicht aufheben.....	23
	Art. 16 / Unverhältnismässige Strafen senken.....	23

I. Vorbemerkungen

Seit 1956 vertritt der VFAS die Interessen des unabhängigen und freien Autohandels in der Schweiz. Er wehrt sich gegen sämtliche Einschränkungen und Behinderungen des freien Autohandels. Dabei setzt er sich kompromisslos für dessen Förderung sowie Standards für eine hohe Qualität ein.

Der VFAS vertritt KMUs im Schweizer Autohandel, die sowohl mit Occasions- als auch mit Neufahrzeugen handeln und damit vom Geltungsbereich der CO₂-Verordnung erfasst werden.

Wir vertreten liberale Werte und hinterfragen deshalb alle Vorschriften und Auflagen, welche die uns angeschlossenen Unternehmen zu berücksichtigen haben.

II. Allgemeines

Der VFAS und seine Mitglieder sind gewillt, weiterhin ihren Beitrag zur Senkung des CO₂-Ausstosses in der Schweiz zu leisten. Der Verband begrüsst daher im Grundsatz die vom Bundesrat mit der Revision eingeleiteten Schritte.

Im Einzelnen sind jedoch bei der Umsetzung des Revisionsvorhabens folgende Punkte stärker als bisher zu berücksichtigen. Sie betreffen insbesondere das Verhältnis zu den Regelungen in der EU und damit verbundene Wettbewerbsverzerrungen aus der geplanten Revision:

- Die EU-Regelungen bezüglich der Emissionsziele gelten für die Europäische Union als solche und nicht gesondert für die einzelnen Mitgliedstaaten. Die Ziele wurden für einen Markt mit rund 500 Mio. Einwohnern und 15 Mio. verkauften Neuwagen pro Jahr festgelegt.
- Die schiere Grösse des Marktes und die Besonderheiten der einzelnen Mitgliedstaaten ermöglichen bei der Zielerreichung eine grosse Flexibilität. So besteht erfahrungsgemäss in südeuropäischen Märkte eine grössere Nachfrage nach kleineren Fahrzeugen als in nördlichen Mitgliedstaaten. Dies führt dazu, dass diese Mitgliedstaaten die Nachfrage nach grösseren und schwereren Neuwagen in jenen Mitgliedstaaten ausgleichen.
- Der Schweizer Markt ist demgegenüber ein kleiner Markt. Bei einer Einwohnerzahl von rund 10 Mio. werden jährlich rund 300'000 Neuwagen verkauft. Zudem wird die Nachfrage stark beeinflusst durch die Topographie (Allradantrieb) und Kaufkraftfaktoren. Der Markt ist daher nicht mit dem Markt der Europäischen Union vergleichbar, sondern eher mit den isolierten Märkten von einzelnen Mitgliedstaaten wie z.B. von Deutschland.
- Zur Gewährleistung eines Level Playing Fields zwischen der Schweiz und dem umliegenden Mitgliedstaaten der EU sind daher bei der Umsetzung der Gesetzesrevision die Unterschiede innerhalb der EU und deren Mitgliedstaaten zu berücksichtigen. Das heisst, für die Schweiz sind entsprechend Ziele festzulegen, wie wenn die

Schweiz (betreffend Emissionsvorschriften) ein EU-Mitgliedstaat wäre. Ansonsten besteht die Gefahr, dass Unternehmen in der Schweiz gegenüber Unternehmen in den umliegenden Mitgliedstaaten aufgrund unsachgemässen CO₂-Regelungen einen Wettbewerbsnachteil erfahren.

- Da CO₂ keine Grenzen kennt, sollten die entsprechenden Bestimmungen in einem gesamteuropäischen Kontext – at arm's length angewendet werden. Dabei erfordert die isolierte «Schweizer Umsetzung» der CO₂-Emissionsvorschriften für Personewagen sowie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper (LNF) diverse Einföhrungsmodalitäten, um ein mit der EU identisches Anstrengungsniveau («equal level of ambition») zu erreichen.
- Eine einseitige Benachteiligung der Fahrzeugkäufer in der Schweiz – seien es Privatpersonen im PW- oder Unternehmen im LNF-Bereich – muss aus gesamtwirtschaftlichen Erwägungen zwingend verhindert werden.
- Die vorgelegten Bestimmungen werden laut dem BFE-Grundlagenbericht in den Jahren 2020 bis 2023 zu Sanktionszahlungen seitens der Fahrzeug-Importeure von hundertenden von Millionen Schweizer Franken (Personenwagen) föhren. Dies bedeutet, dass das BFE für die Schweiz eine Umsetzung vorschlägt, welche zu massiven Sanktionszahlungen föhrt, obwohl das BFE selber davon ausgeht, dass es in der EU zu keinen Bussenzahlungen kommen wird. Dies widerspricht dem Ziel, die EU-Emissionsvorschriften für die Schweiz mit gleicher Ambition wie in der EU umzusetzen.
- Umweltschutzanliegen werden durch kooperatives Zusammenwirken von Behörden und Wirtschaft erfahrungsgemäss besser gefördert, als durch Behörden-Repression. Deshalb regen wir an, Plattformen zu schaffen, die es Verwaltung und Wirtschaft erlauben, neue und effektivere Massnahmen für einen besseren Umweltschutz zu entwickeln.

Wir sind der Auffassung, dass die Revisionsvorlage in diesem Lichte gesamthhaft angepasst werden sollte und nehmen nachfolgend zu einzelnen Punkten der Vorlage gesondert Stellung.

III. Besonderes

A. Hauptanträge CO₂-Verordnung

Art. 17 Abs. 2 Bst. b / Verfassungsrechte wahren

Allgemeines

Mit der vorgeschlagenen Anpassung von Art. 17 CO₂-Verordnung wird eine Gesetzeslücke geschlossen, die seit der Einführung des CO₂-Gesetzes im Jahr 2012 besteht. Die Absicht des BFE, mit der Anpassung eine wettbewerbsneutrale, transparente und klare Regelung zu schaffen, die zu gleich langen Spiessen für die Marktteilnehmenden führt, ist zu begrüßen.

Änderung

- Es ist zu gewährleisten, dass die Anpassung die verfassungsmässigen Rechte der Wirtschaftsfreiheit und Eigentumsgarantie nicht verletzt.
- Die Regelung ist transparent, klar und damit rechtssicher auszugestalten.
- Es ist in der Verordnung bzw. den Erläuterungen klarzustellen, dass die gängigen Praktiken weiterhin möglich sind, namentlich die Anrechnung von Tageszulassungen.
- Es ist klarzustellen, dass die vorgeschlagene Anpassung nicht rückwirkend in Kraft tritt.

Begründung

Die Änderung ist wie folgt begründet:

- **Grundrechte wahren.** Die vom BFE vorgeschlagene Anpassung tangiert die Wirtschafts- und Eigentumsfreiheit. Denn die verfassungsmässig garantierten Rechte der Betroffenen werden mit der neuen Regelung beschnitten. Anders als bisher, können die Betroffenen wirtschaftlich nicht mehr unbeschränkt über ihr Eigentum verfügen. Daher ist die Regelung erstens so auszugestalten, dass der Eingriff so zurückhaltend wie möglich erfolgt. Zweitens muss die Regelung auf Gesetzesstufe erfolgen.
- **Rechtssicherheit gewährleisten.** Die in der Revision vorgeschlagene Anpassung ist intransparent und unklar formuliert. Sie bietet für die Betroffenen keine Klärung der rechtlichen Lage. Damit verletzt die Rege-

lung das Gebot der Rechtsklarheit und -sicherheit. Dies ist rechtsstaatlich besonders bedenklich, da mit der Regelung in verfassungsmässig garantierte Rechte der Betroffenen eingegriffen wird. Die neue Regelung ist daher auf eine Art und Weise zu konkretisieren, dass sich die Betroffenen zumindest eine Vorstellung davon machen können, welche Verhaltensweise das BFE als zulässig bzw. unzulässig erachtet.

- **Klarstellung bezüglich gängiger Praktiken:** Es ist klarzustellen, dass die bisher gängigen Praktiken weiterhin möglich sind. Es geht dabei namentlich um die Praxis, am Ende des Jahres erfolgte Tageszulassungen anzurechnen. Die Klarstellung hat in justiziablem Form zu erfolgen – z.B. in der Verordnung selbst.
- **Keine Rückwirkung.** Die vorgeschlagene Anpassung darf nicht rückwirkend in Kraft treten. Zur Gewährleistung der Rechtssicherheit und Planungssicherheit kann eine angepasste Regelung daher erst im auf das Inkrafttreten folgenden Jahr Anwendung finden.

Art. 17 Abs. 2^{bis} / Keine Doppelbesteuerung – Besteuerungsfrist anpassen

Allgemeines

Gemäss geltender Regelung von Art. 17 Abs. 2 (i.V.m. Abs. 4 lit. a) CO2-VO besteht eine sechsmonatige Frist für den Import von jungen Occasionsfahrzeugen, die von den Behörden bei Missbrauch oder wesentlichen Ungleichbehandlungen gekürzt oder auf höchstens ein Jahr verlängert werden kann.

Änderung 1

Die Ausnahmefrist gemäss Art. 17 Abs. 2 CO2-VO von sechs Monaten ist ersatzlos zu streichen.

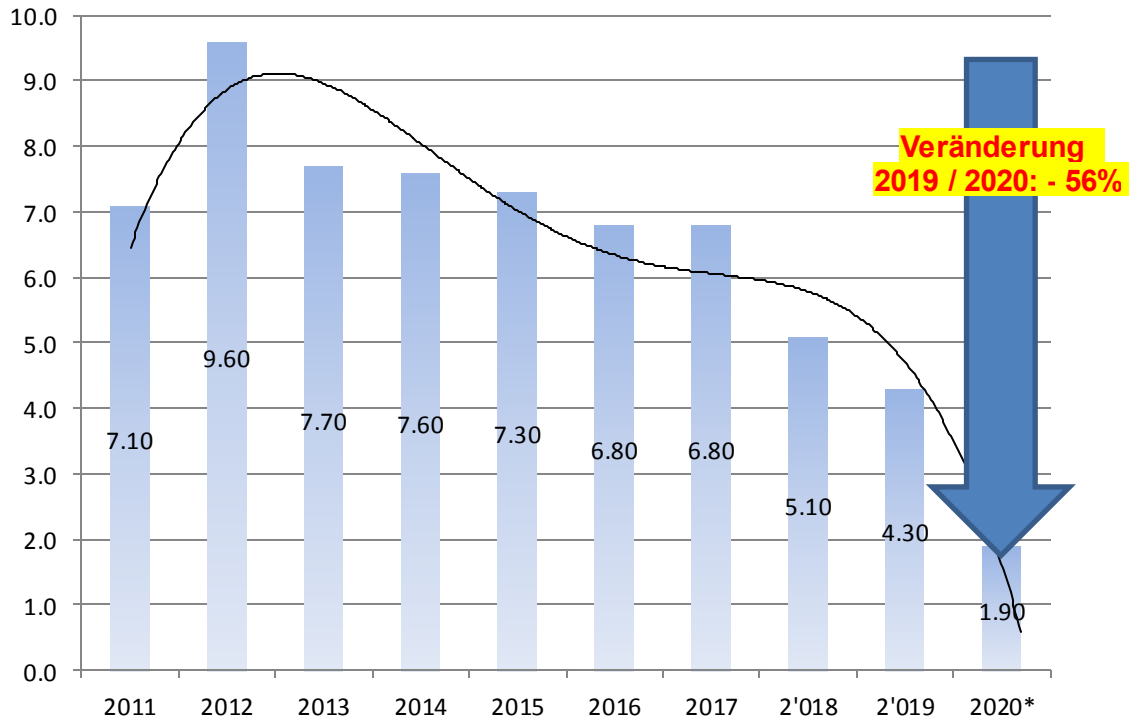
Begründung 1

Die ersatzlose Streichung der Frist von Art. 17 Abs. 2 CO2-VO (i.V.m. Art. 17 Abs. 4 lit. a CO2-VO) ist wie folgt begründet:

- **BFE stellte keine Missbräuche fest.** Die Frist von sechs Monaten wurde im Rahmen der Gesetzesrevision 2012 eingeführt. Seit dem überwacht das BFE deren Anwendung. In den jährlichen Rapporten des BFE wurden bisher keine Missbräuche festgestellt.
- **Marktanteile Direkt- und Parallelimport bricht drastisch ein.** Obschon die massgeblichen Rahmenbedingungen seit der Einführung der CO₂-VO 2012 unverändert sind, ist der Marktanteil an Direkt- und Parallelimporten seitdem um rund 80% zurückgegangen. Dies hängt wesentlich mit der 6-Monatsfrist zusammen.
- **Wettbewerbsverzerrung durch 6-Monatsfrist stoppen.** Seit mehreren Jahren hat der VFAS das BFE darauf aufmerksam gemacht, dass der Direkt- und Parallelimport, verglichen mit den Zeiträumen vor der CO₂-Besteuerung, drastisch abgenommen hat. Grund dafür ist die 6-Monatsfrist, die Generalimporteure gegenüber den Direkt- und Parallelimporteuren bevorteilt. Dies verzerrt den Wettbewerb auf dem Kfz-Markt und führt dazu, dass die bereits marktbeherrschenden Generalimporteure ihre Stellung weiter festigen und damit die Hochpreisinsel weiter zementieren.
- **Gleichbehandlung wirtschaftliche Akteure verletzt.** Die geltende Regelung nützt allein den Generalimporteuren. Gestützt auf die Regelung bauen sie – mit Hilfe des BFE – ihre Marktmacht zu Lasten der Direkt- und Parallelimporteure immer weiter aus. Die Ungleichbehandlung schadet dem Wettbewerb und geht Lasten der Schweizer Konsumenten, die letztlich höhere Preise als im Ausland bezahlen.

Marktanteil Parallel- u. Direktimport in % zu Gesamtmarkt

seit Einführung CO₂-Emissionsvorschriften: **Total: - 81%!**



Quelle: ASTRA/mofis, Datenerhebung VFAS,

* kumuliert bis Juni 2020

Änderung 2 (eventualiter)

Die Ausnahmefrist gemäss Art. 17 Abs. 2 CO₂-VO von sechs Monaten ist auf drei Monate zu senken.

Zudem ist das Monitoring durch das BFE zu beenden.

Begründung 2

Eine Absenkung der Frist und die Aufhebung des Monitorings ist wie folgt begründet:

- **Frist im EU-Recht 3 Monate.** Die zu Art. 17 Abs. 2 CO₂-VO analoge Regelung im EU-Recht ist Art. 2 Abs. 2 der EU-Verordnung über die Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen (bisher 443/2009/EG(PW) und 510/2011/EG (LNF); seit 01.01.2020 die Verordnung EU/2019/631). Dabei haben das Europäische Parlament und der Rat der EU die «relevante Frist» folgendermassen geregelt – dies sowohl in der aktuellen als auch in den vorhergehenden Verordnungen: «eine vorherige Zulassung ausserhalb der Union weniger als 3 Monate vor der Zulassung in der Union wird nicht berücksichtigt». Das heisst: seit 2012 beträgt die Frist in der EU 3 Monate.
- **Bundesrat will CH-Regelungen analog EU-Recht.** Der Bundesrat und das BFE wollen bekanntermassen bei den Anpassungen und Änderungen von Verordnungen zum CO₂-Gesetz nicht ohne Not vom EU-Recht abweichen. Dementsprechend wäre die Frist im Schweizer Recht auf 3 Monate festzulegen. Damit würde keine Abweichung vom EU-Recht entstehen und der Wettbewerb besser gewährleistet, als dies mit der aktuellen Regelung von sechs Monaten der Fall ist.
- **EU-Mitgliedstaaten vollziehen 3-Monatsregelung zurückhaltend.** Im Vergleich zur EU kommt hinzu, dass die EU-Mitgliedstaaten die 3-Monatsfrist teilweise gar nicht oder nur ungenügend vollziehen. So vollzieht z.B. Deutschland infolge des geringen Marktanteils und der geringen Bedeutung für den CO₂- Ausstoss die Regelung praktisch gar nicht. Dies führt faktisch zu einer Aufhebung der Frist (vgl. oben, Änderung 1).
- **BFE-Monitoring beenden.** Wird die Frist gleich ausgestaltet wie in der EU, so braucht es in der Schweiz – wie in der EU – kein Monitoring. Folglich ist das Monitoring zu beenden, was Ressourcen spart.

Art. 17b / Umstellung auf WLTP

Allgemeines

Der VFAS begrüsst die Umstellung auf WLTP Werte.

Art. 25 / Verbrauchswerte aus US-Testverfahren berücksichtigen

Allgemeines

Aufgrund der Bemühungen der Importeure und Behörden importieren immer mehr Kunden auch Hybridfahrzeuge, namentlich auch aus den USA. Gemäss aktueller Verordnung können für Fahrzeuge, die von der Typengenehmigung befreit sind, Prüfberichte beigebracht werden. Vom ASTRA akzeptiert werden die Zyklusmessungen nach NEFZ und WLTP. Nicht akzeptiert werden hingegen von den Behörden, die auf der offiziellen Gouvernements-Website www.fueleconomy.gov publizierten Werte US-amerikanischer Testverfahren (FTP).

Änderung

Neben Zyklusmessungen nach NEFZ und WLTP sollen weitere Datenquellen vom BFE geprüft und zugelassen werden. Damit einhergehend ist sicherzustellen, dass die Datenquellen ebenfalls vom ASTRA akzeptiert werden.

Für Fahrzeuge, die von der Typengenehmigung befreit sind, sollen von den Behörden neu auch Prüfberichte akzeptiert werden gemäss dem US-amerikanischen Testverfahren FTP (Publikation auf www.fueleconomy.gov).

Begründung

Die Akzeptanz der Verbrauchswerte nach dem US-Testverfahren FTP ist wie folgt begründet:

- **Staatliche Wettbewerbsbeschränkung beseitigen.** Der Umstand, dass das ASTRA Verbrauchswerte gemäss US-Testverfahren bisher nicht akzeptiert, führt zu einer staatlichen Wettbewerbsbeschränkung. Durch diese wird der Import von Fahrzeugen aus den USA in die Schweiz in unzulässiger Weise behindert. Diese Wettbewerbsbeschränkung ist nicht zu rechtfertigen und demnach zu beseitigen.
- **Widerspruch zu Freihandel beseitigen.** Die Schweiz ist als kleines Land auf freien Handel mit möglichst vielen Partnern angewiesen. Zur Ermöglichung des Freihandels gehört der Abbau von Zoll- und anderen Handelsschranken. Diesem Grundgedanken widerspricht es, wenn der

Handel mit den USA beschränkt wird, indem Verbrauchswerte gemäss US-Testverfahren von den Schweizer Behörden nicht akzeptiert werden. Nota bene handelt es sich dabei um Testverfahren, die in einem Markt wie den USA – also von annähernd einer halben Milliarde Einwohnern – von den Behörden ohne weiteres akzeptiert werden und den von den Schweizer Behörden akzeptierten Verfahren praktisch gleichwertig sind.

- **Wettbewerbsverzerrung gegenüber Importen aus EU.** Im Übrigen verzerrt die geltende Regelung auch den Handel mit anderen Staaten, z.B. den Mitgliedstaaten der EU. Während Importe aus diesen Staaten gestützt auf die dortigen – gleichwertigen – Testverfahren möglich sind, sind Importe aus den USA erschwert. Damit dürfte die Regelung gegen die von der Schweiz zu beachtenden internationalen Gleichbehandlungsgrundsätze verstossen. Zumal die Tests in der EU und den USA mit Bezug auf die Ergebnisse keine Unterscheidung rechtfertigen.

Art. 26 Abs 2 / Ökoinnovationen verbessern

Allgemeines

Wir begrüssen die Anrechnungen von Ökoinnovationen. Zugleich fordern wir jedoch eine Erhöhung des CO₂-vermindernden Faktors, um die Ökoinnovationen für einen noch besseren Umweltschutz effektiv und nachhaltig voranzutreiben.

Änderung

Der CO₂ vermindernde Faktor ist für die Jahre 2021–2023 auf «2» anzupassen.

Begründung:

Die höhere Mehrfachanrechnung ist wie folgt begründet:

- **Anreiz für Import von energieeffizienten Kfz.** Die höhere Mehrfachanrechnung fördert den Anreiz der Grossimporteure, verstärkt Fahrzeuge welche über anerkannte Ökoinnovationen verfügen, zu importieren. Auf diese Weise kann der Anteil von energieeffizienten Kfz in der Schweiz direkt und unbürokratisch erhöht werden.
- **Förderung Effizienzwettbewerb zwischen Kfz-Herstellern.** Der Wettbewerb unter den Fahrzeugherstellern wird gefördert. Denn die Anrechenbarkeit der Ökoinnovationen schafft Anreize für die Fahrzeughersteller, ihre bestehende Flotte zunehmend mit Ökoinnovationen zu versehen. Hiervon werden wirksame Anreize zur Erschliessung entsprechender Minderungspotenziale ausgehen.

- **Umgehende Reduktion der effektiven CO_2 -Emissionen.** Aufgrund der (Angebotsbedingt) sehr langen Lieferfristen der BEV's tragen Fahrzeuge mit Ökoinnovationen dazu bei, die CO_2 -Emissionen umgehend zu reduzieren.

Art. 28 / Nischenziele für «Amerikaner» beseitigen Wettbewerbsnachteil

Allgemeines

Fahrzeuge ohne europäische Gesamtgenehmigung werden in der aktuellen Verordnung weder ausgenommen, noch werden sie in besonderer Form gewürdigt. Daraus resultiert eine krasse Benachteiligung zwischen Fahrzeugen ohne europäischer Gesamtgenehmigung und Fahrzeugen mit europäischer Gesamtgenehmigung.

Dennoch sieht die aktuelle Regelung keine wettbewerbsneutrale Gestaltung der Nischen- und Kleinserienherstellerziele für Fahrzeuge ohne europäische Genehmigung (v. a. «Amerikaner») vor.

Änderung

Neu sind Nischenziele für Fahrzeuge ohne europäische Genehmigung einzuführen.

Begründung

Eine Einführung von Nischenzielen für Fahrzeuge ohne europäische Genehmigung ist wie folgt begründet:

- **Ungleichbehandlung eliminieren.** Resultierende Benachteiligung: Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb ein Dodge Challenger R/T Plus (375PS, CO_2 301g/km) CHF 17'992.65 CO_2 -Sanktion bezahlen muss, während dem ein Ferrari Portofino (600PS, CO_2 245g/km, Nischenziel 280g/km «ungestraft» davon kommt. Obwohl Fahrzeuge mit ähnlichen Absatzvolumen, die über eine EG-Gesamtgenehmigung verfügen, von den EU-Behörden Nischen- oder Kleinherstellerziele bewilligt bekamen, wurden sämtliche Anträge zur Genehmigung eines Spezialziels für in der EU nicht genehmigte Fahrzeuge im Voraus zurückgewiesen. Dabei ist die Haltung der EU-Behörden nachvollziehbar: Wieso sollte man ein solches in der EU überhaupt behandeln – diese Fahrzeuge sind in der EU-Praxis ohnehin von der Besteuerung ausgeschlossen;
- **Markabschottung beseitigen.** Ein Festhalten am bisherigen Regime seitens der Behörden kommt einer absichtlichen und voraussehbaren Marktabschottung und einem Verkaufsverbot für entsprechende Fahr-

zeugangebote gleich. Marktabschottungen sind wettbewerbspolitisch unerwünscht und daher zu beseitigen.

- **Freihandel ermöglichen.** Die Benachteiligung der «Amerikaner» widerspricht zudem diametral den politischen Bemühungen um einen freien Handel zwischen den USA und der Schweiz.

Art. 29 / Sanktionsbeträge 2021 senken

Allgemeines

Mit der vorgeschlagenen jährlichen Anpassung der Sanktionsbeträge an den Wechselkurs sind wir einverstanden. Allerdings ist den finanziellen Auswirkungen der COVID-19 bedingten Auswirkungen auf das Automobilgewerbe Rechnung zu tragen.

Änderung

Der Sanktionsbetrag von CHF 109.- (Referenzjahr 2020) ist für das Jahr 2021 auf CHF 50.- festzusetzen.

Begründung

Die Reduktion des Sanktionsbetrags von CHF 109.- (Referenzjahr 2020) auf CHF 50 für das Jahr 2021 ist wie folgt begründet:

- **Falsche Prämissen – BEV nicht verfügbar.** Die geringe Verfügbarkeit von Battery Electric Vehicle (BEV) aufgrund europäischer Kaufprämien sowie teils – COVID-19 bedingt – aussergewöhnlich lange Lieferfristen, verunmöglichen es den Grossimporteuren, ihren Pool in den Bereich der geforderten Grenzwerte zu bringen.
- **Hohe Kosten für Konsumenten.** Die Importeure sind somit genötigt, die anfallenden Sanktionen - voraussichtlich mehrere hundert Millionen Franken im Jahr 2021– auf die einzelnen Fahrzeuge, d.h. die Konsumenten zu überwälzen, die ihrerseits von der Covid-Krise bereits hart getroffen sind.
- **Hoher Schaden für Umwelt.** Die Überwälzung der Kosten wird zur Folge haben, dass auch im 2021 weniger (energieeffiziente) Neuwagen in Verkehr gesetzt werden. Damit wird dem realen Absenkpfad diametral entgegengewirkt und der Umwelt geschadet. Denn es werden weiterhin weniger energieeffiziente Kfz in Betrieb sein und die von Arbeitsplatzverlustängsten geplagten

Bürger bei einer Fahrzeuganschaffung auf eine gebrauchte «Benzin-/ Dieselschleuder» ausweichen lassen. Damit wirken sich die Sanktionen letztlich zum Nachteil der Umwelt aus.

- **Keine Auswirkungen auf Nationalstrassenfond.** Die zeitlich begrenzte Limitierung auf das Jahr 2021 gefährdet den Nationalstrassenfond nicht. Denn im Jahr 2020 konnte der Fonds deutlich erhöhte Mehreinnahmen verbuchen, die einverlangten Sanktionsbeträge summierten sich auf CHF 78.1 Mio.

Anhang 4 (Art. 24 Abs. 3^{bis} und 25 Abs. 3) / neue Berechnungsgrundlagen

Allgemeines

Wir begrüssen die Berechnungsgrundlagen für CO₂-Emissionen von Fahrzeugen ohne Angaben nach Art. 24 Abs 3^{bis} und 25 Abs. 3).

B. Weitere Anträge CO₂-Verordnung

Art. 23 Abs. 2 / Datenerfassung automatisieren

Allgemeines

Die Bundesämter prüfen gemäss den heutigen Vorschriften sämtliche zulassungsrelevanten Dokumente bei Grossimporteuren, die ihre Fahrzeuge direkt eingeführt haben und über keine Typengenehmigung oder über keinen Parallelimport-Typenschein verfügen. Das führt zu einem administrativ grossen Aufwand für die Prüfung der Zulassungsfähigkeit bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern sowie zeitlichen Verzögerungen für Händler und Konsumenten.

Eine unnötige bürokratische Hürde für KMU ist der Dokumentenversand bei der Erfassung von CO₂-relevanten Kennzahlen bei Typenschein-X-Fahrzeugen. Der dabei entstehende Aufwand könnte mit einer automatischen Erfassung dieser Kennzahlen erheblich reduziert und damit die zuständigen Behörden entlastet werden. Wir verweisen dabei auf die Motion 13.3648.

Änderung

Die CO₂-relevanten Kennzahlen sind automatisch zu erfassen und damit einhergehend ist der Dokumentenversand abzuschaffen.

Begründung

Eine Automatisierte Datenerfassung ist wie folgt begründet:

- **Moderne Behörden nutzen Digitalisierung.** Die Kompetenz zur Beurteilung der Zulassungsfähigkeit von Kfz liegt bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern. Das führt dazu, dass – aufgrund der fehlenden digitalen Tools – Zulassungsdokumente von den kantonalen zu den eidgenössischen Ämtern per Post übermittelt werden. Die involvierten Behörden (UVEK, ASTRA und BFE sowie kt. StVÄ) sollten die Digitalisierung nutzen und die elektronische Bearbeitung der für die Zulassung relevanten Dokumente ermöglichen.
- **KMU profitieren von Bürokratieabbau.** Die heutigen bürokratischen Hürden bei der Erfassung der CO2-relevanten Kennzahlen sind für KMU kaum zu bewältigen. Die Digitalisierung des Dokumententransfers würde die Effizienz steigern und Kosten für die KMU senken. Sofern die Bundesstellen auf die postalische Einreichung der Dokumente auch weiterhin bestehen, wäre es zweckmässig, sich auf das Dokument 13.20A zu beschränken, das aufgrund der Stempelbestätigung vorliegen muss.
- **Konsumenten finanziell und zeitlich entlasten.** Der heutige Prozess führt zu langen Wartefristen für Konsumenten und einer hohen Kapitalbindung, da die Fahrzeuge während dieses Zeitraums ungenutzt an Lager stehen. Die Digitalisierung würde diesen Prozess verkürzen und die Konsumenten finanzielle und zeitlich entlasten.
- **Vorschlag Automatisierungs-Prozess.** Wir erlauben uns, Ihnen folgende Prozess-Skizze für die automatische Zuweisung der Emissionsdaten auf das Konto des Grossimporteurs für Autos ohne Typenschein (TG) vorzuschlagen:

Identifikation Importeur Wird durch Grossimporteuer gemacht
- Grossimporteuer trägt seinen Importeurs-Code ein im 13.20A (Pos. 27), mit Stempel und Unterschrift

Emissionsdaten werden durch Strassenverkehrsamt bei der Einlösung (COC) durch das Schalterpersonal erfasst, bei Auto ohne COC durch den Fahrzeug-Experten bei der Prüfung auf dem 13.20A eingetragen
- STVA erfasst die emissionsrelevanten Daten

Automatische Datenübermittlung vom Kanton an den Bund durch IVZ
- Importeurs-Code (Pos. 27) - Fahrgestell-Nummer (Pos. 23) - Emissionscode (Pos. 72) - Leergewicht (Pos. 78)

Zuweisung/Belastung CO₂-Konto des Grossimporteuer

- Daten kann Bund dem IVZ entnehmen und Belastung
Grossimporteurskonto durch BFE oder ASTRA

* mit TG Ablauf wie bisher

Art. 23 Abs. 4 / Handelbarkeit von CO₂ erleichtern

Allgemeines

CO₂-Emissionen sind nach heutigen Vorschriften nur sehr begrenzt handelbar. Emissionsabtretungen vor der Erstzulassung sind möglich, müssen aber für jedes einzelne Fahrzeuge und mittels eines bürokratischen Prozesses vor der ersten Zulassung erfolgen. Deshalb wird nur sehr bescheiden CO₂ gehandelt, gemessen an den über 300'000 CO₂-Abgabe pflichtigen Fahrzeugen und am Bedürfnis der Importeure.

International ist der Handel mit CO₂-Zertifikaten Standard. Durch die Handelbarkeit von CO₂-Emissionswerten innerhalb eines Kalenderjahres können Anreize für Importeure geschaffen werden, ihre jeweiligen Zielvorgaben mit der Einfuhr umweltfreundlicher Fahrzeuge möglichst deutlich zu unterschreiten und CO₂ auf dem Markt anzubieten.

Mit den Erträgen aus dem CO₂-Handel würden Fahrzeuge mit Alternativantrieben durch die Importeure weiter vergünstigt und folglich gefördert. Von dieser Handelbarkeit könnten Grossimporteure, Kleinimporteure und Bürger, die selber importieren, gleichermassen profitieren. Grossimporteure könnten direkt untereinander mit CO₂-Emissionswerten handeln und bei Kleinimporteuren und Bürgern würden diese Funktion die CO₂-Börsen übernehmen.

Das BFE hat Rückabtretungen in der Vergangenheit ermöglicht, seit 2018 wurde eine Praxisänderung vollzogen – Rückabtretungen sind seither nicht mehr möglich.

Antrag

Die Handelbarkeit von CO₂-Emissionen soll gemäss den international üblichen Standards und marktwirtschaftlichen Prinzipien ermöglicht werden.

Begründung

Die Ermöglichung der Handelbarkeit von CO₂-Emissionen nach marktwirtschaftlichen Prinzipien und internationalen Standards ist wie folgt begründet:

- **Umweltschutz ohne staatliche Subventionen effektiv fördern.** Die Einführung der Handelbarkeit von CO₂-Emissionen würde Anreize für Importeure schaffen, die CO₂-Zielvorgaben zu unterschreiten. Als Folge davon würden mehr umweltfreundliche Fahrzeuge in die Schweiz importiert und diese zu günstigeren Preisen angeboten; nota bene ohne, dass der Staat diese Fahrzeuge subventionieren würde!
- **Behörden effektiv entlasten.** Die Handelbarkeit von CO₂-Emissionen würde das ASTRA massgeblich entlasten. Denn für die Übertragung von CO₂-Emissionen von bspw. 1000 Fahrzeugen, die den CO₂-Zielwert um 15 Gramm unterschreiten, müssen heute Verkäufer und Käufer unzählige Formulare unterzeichnen, bevor die Verwaltung die Übertragung der CO₂-Emissionen mittels zahlloser einzelnen Umbuchungen vornimmt. Neu könnte die Umbuchung der gleichen Menge CO₂ (15'000 Gramm CO₂) mit einem Formular und einer Umbuchung erfolgen. Dies minimiert den Aufwand massgeblich und entlastet die Behörden effektiv.
- **Emissionshandel effizient ausgestalten.** Der Bürokratieabbau spart Zeit und Kosten und ermöglicht einen effizienten Emissionshandel. Bei der Einführung einer Handelbarkeit ist davon auszugehen, dass die zurzeit zahlreichen Abtretungen von Einzelfahrzeugen zwischen Grossimporteuren weitgehend entfallen würden. Das Volumen an Einzelabtretungen würde sich entsprechend auf Kleinimporteure/CO₂-Börsen beschränken. Die mit einer allgemeinen Handelbarkeit einhergehenden Pauschal-Umbuchungen wären für das BFE ohne grossen Ressourceneinsatz zu bewältigen. Die früher gewährte Praxis der Rückabtretungen soll zudem wieder gewährt werden.

Art. 27 Abs. 2 / Änderung Phasing In

Allgemeines

Wir begrüssen, dass der Bundesrat ein «Phasing-In» für die Grenzwerte von 118g (Personenwagen) resp. 186g CO₂/km (Lieferwagen und leichte Sattel-schlepper) vorsieht.

Änderung

Phasing-In für die Jahre 2021 und 2022: bei 85% belassen

Jahr	Phasing-In
2021	85%
2022	85%

Begründung

Eine Änderung des Phasing-In auf 85% ist aus folgenden Gründen angezeigt:

- **Fehlende staatliche Fördermassnahmen.** Der Bundesrat sieht im Gegensatz zu den EU-Ländern keine auf die Emissionsvorschriften abgestimmten Massnahmen vor (wie kohärente kantonale Motorfahrzeugsteuern, Ladeinfrastruktur-Förderung oder staatliche Kaufprämien). Im Gegensatz zu fast allen EU-Ländern, welche emissionsarme Fahrzeuge mit unterschiedlichen Massnahmen wie etwa Kaufprämien und Steuererabatten fördern, kennt die Schweiz solche Massnahmen nicht. Lediglich bei Elektrofahrzeugen wird auf die beim Import fällige Automobilsteuer von vier Prozent des Importwerts verzichtet. Der Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur wird nicht staatlich gefördert, wie dies etwa in Deutschland der Fall ist.
- **Fehlende Anschubfinanzierung.** Vor dem Hintergrund der fehlenden Anschubfinanzierung für diese emissionsarmen Antriebstechnologien ist es äusserst fragwürdig, eine Regelung einzusetzen, deren Anwendung CO₂-Sanktionszahlungen seitens der Importeure – beim Zutreffen der optimistischen Annahmen – von hunderten Mio. CHF in den Jahren 2020 bis 2023 auslösen könnte (vgl. Grundlagenbericht des BFE, S. 13);
- **Äufnung Fonds mit Sanktionsbeiträgen.** Eine derartige Belastung der Schweizer Importeure bzw. ihrer Kunden ist nicht zu rechtfertigen. Sie führt zu einer Ungleichbehandlung im Vergleich zu den Fahrzeugmärkten in den EU-Ländern, da sie viel ambitionärer wäre als in der EU. Dies führt de facto zur Äufnung eines Fonds mit Sanktionsbeiträgen, welche explizit nicht Ziel der Emissionsvorschriften ist (vgl. Grundlagenbericht des BFE., S. 9).
- **Erweitertes Phasing-In erforderlich.** Zur Gewährleistung eines Level Playing Fields zwischen der Schweiz und dem umliegenden Mitgliedstaaten der EU sind daher bei der Umsetzung der Verordnungsrevision die Unterschiede innerhalb der EU und deren Mitgliedstaaten zu berücksichtigen. Das heisst, für die Schweiz sind entsprechend Ziele festzulegen, wie wenn die Schweiz (betreffend Emissionsvorschriften) ein EU-Mitgliedstaat wäre. Ansonsten besteht die Gefahr, dass Unternehmen in der Schweiz gegenüber Unternehmen in den umliegenden Mitgliedstaaten aufgrund unsachgemässen CO₂-Regelungen einen Wettbewerbsnachteil erfahren.

Art. 27 Abs. 3 / Änderung Supercredits

Allgemeines

Im Rahmen der CO₂-Verordnung wurde mit der mehrfachen Gewichtung von besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen (unter 50g CO₂/km) ein zusätzlicher Anreiz für Importeure geschaffen, die Einfuhr von Personenwagen mit neuen Technologien zu forcieren und damit besonders stark zur eigenen Zielerreichung beizutragen.

Änderung

Supercredits für die Jahre 2021 – 2025: Doppelt belassen

Jahr	Supercredits
2021	doppelt
2022	Doppelt
2023	Doppelt
2024	Doppelt
2025	Doppelt

Der Verordnungstext ist zudem anzupassen, dass die Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte für die Referenzjahre 2021 – 2025 voll berücksichtigt werden.

Begründung

Eine Änderung der mehrfachen Gewichtung besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen ist aus folgenden Gründen angezeigt:

- **Schaffung von Anreizen.** Die (kontraproduktive) Limitierung auf 7,5g CO₂/km über den Zeitraum von 3 Jahren setzt zu wenig Anreize für die Importeure, sich auf besonders umweltfreundliche Fahrzeuge zu fokussieren.
- **Fehlende staatliche Fördermassnahmen.** Der Bundesrat sieht im Gegensatz zu den EU-Ländern keine auf die Emissionsvorschriften abgestimmten Massnahmen vor (wie kohärente kantonale Motorfahrzeugsteuern, Ladeinfrastruktur-Förderung oder staatliche Kaufprämien). Im Gegensatz zu fast allen EU-Ländern, welche emissionsarme Fahrzeuge mit unterschiedlichen Massnahmen wie etwa Kaufprämien und Steuer Rabatten fördern, kennt die Schweiz solche Massnahmen nicht. Lediglich

bei Elektrofahrzeugen wird auf die beim Import fällige Automobilsteuer von vier Prozent des Importwerts verzichtet. Der Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur wird nicht staatlich gefördert, wie dies etwa in Deutschland der Fall ist.

- **Fehlende Anschubfinanzierung.** Vor dem Hintergrund der fehlenden Anschubfinanzierung für diese emissionsarmen Antriebstechnologien ist es äusserst fragwürdig, eine Regelung einzusetzen, deren Anwendung CO₂-Sanktionszahlungen seitens der Importeure – beim Zutreffen der optimistischen Annahmen – von hunderten Mio. CHF in den Jahren 2020 bis 2023 auslösen könnte (vgl. Grundlagenbericht des BFE, S. 13);
- **Äufnung Fonds mit Sanktionsbeiträgen.** Eine derartige Belastung der Schweizer Importeure bzw. ihrer Kunden ist nicht zu rechtfertigen. Sie führt zu einer Ungleichbehandlung im Vergleich zu den Fahrzeugmärkten in den EU-Ländern, da sie viel ambitionärer wäre als in der EU. Dies führt de facto zur Äufnung eines Fonds mit Sanktionsbeiträgen, welche explizit nicht Ziel der Emissionsvorschriften ist (vgl. Grundlagenbericht des BFE., S. 9).
- **Erweiterte Supercredits erforderlich.** Zur Gewährleistung eines Level Playing Fields zwischen der Schweiz und dem umliegenden Mitgliedstaaten der EU sind daher bei der Umsetzung der Verordnungsrevision die Unterschiede innerhalb der EU und deren Mitgliedstaaten zu berücksichtigen. Das heisst, für die Schweiz sind entsprechend Ziele festzulegen, wie wenn die Schweiz (betreffend Emissionsvorschriften) ein EU-Mitgliedstaat wäre. Ansonsten besteht die Gefahr, dass Unternehmen in der Schweiz gegenüber Unternehmen in den umliegenden Mitgliedstaaten aufgrund unsachgemässen CO₂-Regelungen einen Wettbewerbsnachteil erfahren.

Art. 30 / Übertragbarkeit von CO₂-Guthaben ermöglichen

Allgemeines

Die heutigen Vorschriften verpflichten Importeure, eine vom Leergewicht der von ihnen importierten Fahrzeugflotte abhängige Zielvorgabe für die durchschnittlichen Emissionen der von ihnen zugelassenen Produkte per Ende der Referenzperiode zu erreichen.

Änderung

Die CO₂-Verordnung sowie allfällige weitere Vorschriften sind dahingehend anzupassen, dass Importeure CO₂-Zielunterschreitungen auf Folgeperioden übertragen können.

Begründung

- **Statische Regelung setzt falsche Anreize.** Weist die Rechnung eines Importeurs gegen Ende einer Abrechnungsperiode ein Saldoguthaben zu seinen Gunsten aus, wird er bei der geltenden Regelung (Guthaben werden weder vergütet noch übertragen, sondern verfallen) versucht sein, dieses Guthaben bis zum Ende der Abrechnungsperiode durch den Import emissionsreicher Fahrzeuge möglichst «aufzubrechen». Dies widerspricht offensichtlich der Idee der vom BFE angestrebten Emissionsverringern. Die Regelung setzt einen falschen Anreiz.
- **Dynamische Übertragbarkeit setzt Anreize für Emissionsverringern.** Mittels einer Übertragbarkeit von CO₂-Guthaben auf das Folgejahr würden Anreize geschaffen, das Ziel zu unterschreiten – was zusätzlich zur Senkung der øCO₂-Emissionen beitragen würde. Mit der vorgeschlagenen dynamischen Regelung würde der Idee des Gesetzgebers jedenfalls besser entsprochen.

Art. 36 Abs. 3 / Keine Publikation von Vollzugsresultaten

Allgemeines

Das BFE informiert die Öffentlichkeit jährlich über die Erreichung der Zielvorgaben und publiziert dazu insbesondere folgende Angaben:

- a) die total erhobenen Sanktionen und den Verwaltungsaufwand;
- b) die Anzahl der Grossimporteure beziehungsweise der Emissionsgemeinschaften;
- c) die Anzahl und die Art der Neuwagenflotten.

Änderung

Auf die Veröffentlichung der Angaben über die Erreichung der Zielvorgaben ist inskünftig zu verzichten.

Begründung

Der Verzicht auf Veröffentlichung ist aus folgenden Gründen angezeigt:

- **Vergleichbarkeit nicht gewährleistet.** Die Veröffentlichung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen nach Importeur bzw. Emissionsgemein-

schaft ist nicht zielführend, da die Werte von einzelnen Importeuren und Gemeinschaften nicht vergleichbar sind.

- **Behörde nimmt Falschinformation in Kauf.** Aufgrund der heutigen Publikationspraxis nimmt die Behörde bewusst in Kauf, dass in der Öffentlichkeit der falsche Eindruck entstehen, dass die Fahrzeugflotte einer einzelnen Marke über einen höheren durchschnittlichen CO₂-Ausstoss verfügt als eine andere Marke, welche sich einer Emissionsgemeinschaft angeschlossen hat.
- **Verletzung von Geschäftsgeheimnissen.** Die aktuelle Behörden-Praxis führt zu Verletzungen des Geschäftsgeheimnisses der betroffenen Importeure sowie zu unnötigen Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Konkurrenten.

Anhang 4a (Art. 28 Abs. 1) / Änderung Berechnungsmethodik individuelle Zielvorgabe – Abschaffung Swiss Finish

Allgemeines

In der Formel zur Berechnung der individuellen Zielvorgabe besteht eine unterschiedliche Berechnung im Vergleich zur europäischen Verordnungsgebung.

Änderung

In der Formel zur Berechnung der individuellen Zielvorgabe ist das durchschnittliche Leergewicht der in der Schweiz im vorletzten Kalenderjahr vor dem Referenzjahr erstmals in Verkehr gesetzten Fahrzeuge (Mt-2) durch den in der EU geltenden Wert (M0) zu ersetzen. Zudem ist der gleiche Bezugszeitraum (jeweils 3 Jahre, Anpassung alle 3 Jahre) wie in der EU zu verwenden.

Begründung

Eine Anpassung der Formel ist aus folgenden Gründen angezeigt:

- **EU-Konformität sicherstellen.** Schweizerische Alleingänge bei technischen Fragen wie die Bezugsmasse sind zwingend zu vermeiden, da sie unbeabsichtigte starke Auswirkungen haben können.
- **Rechtsunsicherheit vermeiden – EU-Regeln gesamthaft übernehmen.** Die Übernahme der EU-Emissionsvorschriften bedingt auch die Übernahme der dazugehörigen EU-Regeln zur Ermittlung der Bezugsmasse. Wenn nur einzelne Elemente aus dem EU-Recht übernommen werden, führt dies zu ungewollten und unvorhersehbaren Ab-

weichungen. Solche Regelungen führen für die Betroffenen zu Rechtsunsicherheit.

C. Anträge Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)

Art. 10 / Energieetikettenpflicht aufheben

Änderung

Wir fordern eine ersatzlose Aufhebung der Energieetikettenpflicht.

Begründung

Eine Aufhebung der Energieetikettenpflicht ist aus folgenden Gründen angezeigt:

- **Viel Aufwand ohne tatsächlichen Nutzen.** Die administrative Belastung von KMU in der Automobilbranche im Zusammenhang mit der Energieetikette ist erheblich. Die Kosten für die Umsetzung der Pflicht und die damit entstehenden Aufwände stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.
- **Andere Massnahmen effektiver.** Nach Einführung der CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen im Jahr 2012 und der langfristig wirksamen Energiestrategie 2050 schätzen wir den Nutzen der Energieetikette für Personenwagen als vergleichsweise gering ein.
- **Verfügbare Ressourcen effizient einsetzen.** Die Aufhebung der Kennzeichnungspflicht und der damit verbundenen Befreiung von der Erstellung von Energieetiketten reduziert den bürokratischen Aufwand, ohne dass negative Auswirkungen auf die Umwelt zu befürchten wären.

Art. 16 / Unverhältnismässige Strafen senken

Allgemeines

Übertretungen werden nach Art. 70 Abs. 1 Bst. e und g sowie Abs. 2 EnG mit Bussen bis zu 100'000 CHF bei vorsätzlicher Widerhandlung und mit bis zu 20'000 CHF bei fahrlässig begangenen Übertretungen bestraft.

Änderung

Art. 16 ist dahingehend zu ergänzen, dass bei Bagatell-Verstössen ohne wiederholtes Widerhandeln eine Abmahnung ohne Busse erfolgt.

Zudem sollen Bagatell-Verstösse gesondert geregelt und lediglich krasses Widerhandeln und wiederholte Verstösse nach Art. 70 Abs.1 Bst. e und g sowie Abs. 2 EnG geahndet werden.

Begründung

Eine Änderung der Strafbestimmungen ist aus folgenden Gründen angezeigt:

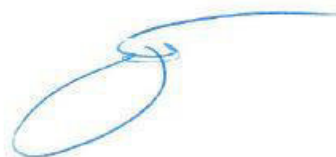
- **Strafen unverhältnismässig hoch.** Die geltenden Strafbestimmungen sind insbesondere bei Bagatell-Übertretungen im Verhältnis zur verpönten Verhaltensweise unverhältnismässig und sind daher im beantragten Sinne anzupassen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Roger Kunz
Präsident



Stephan Jäggi
Geschäftsleiter



Bundesamt für Umwelt (BAFU)
Sektion Klimapolitik
3003 Bern
Per E-Mail an: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 25. August 2020

Stellungnahme zu Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verband Schweizer Gemüseproduzenten (VSGP) ist die Berufsorganisation der professionellen Gemüsegärtnerinnen und Gemüsegärtner, zählt über 2000 Mitglieder und vertritt deren Interessen unabhängig von ihrer Produktionsweise. Um die Marktbedürfnisse befriedigen zu können, produziert die Schweizer Gemüseproduktion auch in Gewächshäusern, wobei einige Kulturen einen hohen Wärmebedarf aufweisen, was mit entsprechender Energie verbunden ist. Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Teilrevision der CO₂-Verordnung Stellung nehmen zu dürfen.

Der VSGP begrüsst die vorgeschlagenen Änderungen der CO₂-Verordnung. Mit der geplanten Revision der Verordnung sollen die rechtlichen Lücken in den Jahren 2020 bis 2021 geschlossen werden. Diese Lücken und die damit verbundenen Unsicherheiten entstanden durch die Verzögerung in den Beratungen des neuen Energiegesetzes. Die Gemüseproduzenten brauchen für eine zukunftsgerichtete Energiestrategie Rechtssicherheit.

Die Branche nimmt die Thematik der Reduktion von CO₂-Emission ernst. Die Reduktionsziele sind aus unserer Sicht das richtige Mittel, die Effizienz in diesem Bereich zu steigern. Wichtig ist, dass kleineren Gewächshausbetrieben auch weiterhin die Möglichkeit von Gruppenlösungen zur Verfügung steht.



Der VSGP unterstützt deshalb betreffend Verminderungsverpflichtung die vorliegende Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen.

Freundliche Grüsse

Verband Schweizer Gemüseproduzenten

Matija Nuic

Direktor

Michael Amstalden

Bereichsleiter Markt & Politik

auto-schweiz, Wölflistrasse 5, CH-3006 Bern

Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Versand per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 25. August 2020 / FL / BNA

**Vernehmlassung zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)
Stellungnahme von auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrter Herr Bucher
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema Stellung nehmen zu dürfen.

Allgemeine Bemerkungen

Diese Teilrevision betrifft in erster Linie den Emissionshandel, die Verminderungsverpflichtung, die Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure und die CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge. Wir legen in unserer Stellungnahme ein besonderes Augenmerk auf letzteres Sachgebiet, da dieses unsere Mitglieder sowie deren Kundinnen und Kunden verstärkt betrifft. **Bei der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure schliessen wir uns der Vernehmlassungsantwort von Avenergy Suisse an.**

Mit der Annahme der Pa.Iv. Burkart 17.405 am 20. Dezember 2019 werden die CO₂-Abgabebefreiung und die Kompensationspflicht für fossile Treibstoffimporteure im CO₂-Gesetz um ein Jahr bis Ende 2021 verlängert. Ebenso wird in Artikel 10 des CO₂-Gesetzes neu der Absatz 4 aufgenommen. Dieser räumt dem Bundesrat die Kompetenz ein, bei einer Änderung der Messmethoden der CO₂-Emission neuer Fahrzeuge die entsprechenden Zielwerte festzulegen. Der vorliegende Entwurf der CO₂-Verordnung regelt die entsprechenden Details bei der Einführung des Prüfverfahrens «Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure» (WLTP). Dieses hat mittlerweile den «Neuen Europäischen Fahrzyklus» (NEFZ) bei neuen Personen- und Lieferwagen in Europa abgelöst. **auto-schweiz begrüsst die gerade noch rechtzeitige Regelung der ab 2021 für Fahrzeug-Importeure zentralen CO₂-Vorschriften.** Diese löst die regulatorischen Probleme, welche die Verzögerung der ursprünglich für 2021 geplanten Totalrevision des CO₂-Gesetzes mit sich gebracht hat.

Zu unserem Bedauern werden mit den **Vorgaben für leichte Nutzfahrzeuge** Zielwerte vorgeschrieben, welche die heute verfügbare Lieferwagen-Flotte gar nicht erfüllen kann (vgl. aktueller durchschnittlicher Ausstoss der Fahrzeuge, insbesondere im Segment 3.5t Gesamtgewicht). Dies ist technologisch begründet, weil dafür kein oder nur ein geringes Produktangebot vorhanden ist. Durch die Belastung mit CO₂-Sanktionen werden lediglich die Fahrzeuge verteuert, aber der Hebel, durch die Regulierung emissionsärmere Fahrzeuge zu fördern, geht verloren. Denn diese sind nicht in der nötigen Kapazität vorhanden – insbesondere dann nicht, wenn mit der aktuellen Technologie die durchschnittlichen Zielwerte in der EU erreicht werden. Wenn in Kombination dazu keine Planungssicherheit für die kommenden Jahre gewährt werden kann, etwa zur Etablierung neuer Technologien, dann verschärft sich diese Ausgangslage zunehmend.

Positiv vermerken möchten wir den **Verzicht auf eine Anpassung von Art. 27 der CO₂-Verordnung** im Rahmen dieser Revision. Eine kurzfristige Änderung des Anteils der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen, die für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte für das Referenzjahr 2021 herangezogen werden, hätte zu grosser Verunsicherung bei Fahrzeug-Importeuren geführt. Jahrelange Modell- und Markteinführungsplanungen seitens der Hersteller und der Importeure wären hinfällig gewesen. Die wohl zwangsläufig höheren CO₂-Sanktionen hätten zu ausgleichenden Kosteneinsparungen geführt, die im schlimmsten Fall Arbeitsplätze in der Schweiz bedroht hätten – gerade in herausfordernden Zeiten wie der durch die COVID-19-Pandemie ausgelösten Wirtschaftskrise eine grosse zusätzliche Belastung.

Ebenso möchten wir an dieser Stelle festhalten, dass die enormen **Verwerfungen der Coronakrise** einen negativen Einfluss auf die Erreichung der CO₂-Ziele der Fahrzeugimporteure haben werden, insbesondere für 2020. Eine Umfrage unter unseren Mitgliedern hat ergeben, dass eine Reihe von Modellen mit hocheffizienten Antrieben in geringerer Stückzahl als angedacht in die Schweiz geliefert werden können. Zusätzlich wurden aufgrund wochenlanger Werkschliessungen, zu welchen die Fahrzeughersteller durch die COVID-19-Pandemie gezwungen waren, einige Markteinführungen von elektrisch angetriebenen Modellen auf 2021 verschoben. Hinzu kommen teils kurzfristig erhöhte Kaufprämien für Elektro-Fahrzeuge in EU-Ländern, die nun von den Herstellern bevorzugt mit entsprechenden Modellen beliefert werden.

All diese Effekte führen trotz eines zurückgehenden Gesamtmarktes, wozu die vom Bundesrat verordnete Schliessung der Verkaufsräume von Garagen im Frühjahr 2020 in grossem Masse beigetragen hat, zu einer **weniger starken Absenkung des diesjährigen CO₂-Austosses neuer Personen- und Lieferwagen als ursprünglich geplant**. Auch aufgrund der sich verschiebenden Zeitpläne von Modellancierungen ist für uns die mit der Totalrevision des CO₂-Gesetzes vorgesehene zeitliche Gleichschaltung der Einführungsmodalitäten zu den abgesenkten CO₂-Zielen für Personenwagen mit der EU inakzeptabel.

Detaillierte Bemerkungen

Art. 2 Bst. a^{bis}

Zu 1. auto-schweiz begrüsst die in Erfüllung der Motion 18.3420 Bourgeois aufgenommene Regelung des Einbezugs von Lieferwagen mit einem emissionsfreien Antrieb bis 4,25 t Gesamtgewicht. Diese ermöglicht insbesondere für Modelle mit elektrischem Antrieb eine hohe Nutzlast, die sonst aufgrund des Gewichtes der Akkumulatoren oder der Brennstoffzelle mitsamt Wasserstofftanks stark vermindert werden würde. So haben diese Fahrzeuge eine höhere Marktakzeptanz und können gleichzeitig an den CO₂-Durchschnitt eines Lieferwagen-Importeurs angerechnet werden.

Allerdings befürworten wir eine Ausweitung der Erhöhung des maximal erlaubten Gesamtgewichtes **auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben allgemein**. Die Beschränkung auf «emissionsfreie Fahrzeuge» schliesst andere Technologien aus, die der Schweiz bei der Erreichung der Klimaziele von Paris helfen können, beispielsweise CNG, LNG, Biogas, Autogas, HVO oder andere Bio-Treibstoffe sowie Plug-in- oder Parallel-Hybride. Das technologiebedingte Zusatzgewicht dieser Antriebe könnte durch die Aufnahme in diese Regelung der Gesamtgewichtserhöhung ebenfalls ausgeglichen und deren Marktchancen so vergrössert werden.

Zu 2. **Folgender Abschnitt ist zu streichen: «bei denen keine Emissionswerte gemäss Verordnung (EG) Nr. 715/20075 vorliegen und die nicht über eine emissionsfreie Antriebstechnik verfügen»**. In der EU fallen nur Heavy-Duty-Fahrzeuge mit einer Bezugsmasse von max. 2.610 kg in die N1-Flotte. In der Schweiz werden sämtliche Heavy-Duty-Fahrzeuge zu dieser Flotte gezählt, sobald ein CO₂-Wert gem. 715/2007 (NEFZ/WLTP) vorliegt. Diese Ungleichbehandlung ist durch die Streichung des genannten Abschnitts aus der Welt zu schaffen.

Art. 2 Bst. a^{ter}

Zu 2. Die Streichung des Abschnitts «bei denen keine Emissionswerte gemäss Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorliegen» gilt sinngemäss zu Bst. a^{bis}.

Art. 17 Abs. 2, Bst. b

Mit diesem Zusatz soll der Reexport von Fahrzeugen mit tiefen CO₂-Emissionen kurz nach ihrer Erstimmatrikulation in der Schweiz verhindert werden. Grundsätzlich erscheint uns das Ziel der Regelung sinnvoll. Jedoch muss sichergestellt werden, dass Tageseinsparungen und Inverkehrsetzungen aus markttechnischen Gründen, wie sie im begleitenden Bericht erwähnt werden, nicht von einem möglichen Ausschluss von der CO₂-Anrechnung betroffen sind. **Ein möglicher Eingriff in den freien Markt muss zwingend verhindert werden.** Nur unter Einhaltung dieser Voraussetzung kann auto-schweiz diese Regelung akzeptieren.

Art. 17b

Mit diesem Artikel findet die flächendeckende Einführung der WLTP ihre Umsetzung in der Schweiz. Allerdings werden, im Gegensatz zur EU, an Stelle herstellerspezifischer Vorgaben allgemein gültige Zielwerte von 118 g CO₂/km für Personenwagen und 186 g CO₂/km für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper festgelegt (Abs. 2). Diese Regelung kennt unter den Importeuren und Emissionsgemeinschaften naturgemäss Gewinner und Verlierer, stellt aber **aus der Sicht von auto-schweiz eine pragmatische Lösung** dar, die wir unterstützen können.

Ganz anders würde sich die Situation bei einer möglichen, im erläuternden Bericht erwähnten Absenkung der Zielwerte zu einem späteren Zeitpunkt darstellen. **Planungssicherheit ist bei der Erfüllung der CO₂-Vorgaben ein zentrales Element**, denn die entsprechenden Modell- und Produktionsplanungen seitens der Fahrzeughersteller finden mehrere Jahre im Voraus statt. Die Entwicklungszyklen neuer Modelle, besonders mit alternativen und hocheffizienten Antrieben, betragen bis zu sieben Jahre. Auch die Importeure benötigen eine gewisse Vorlaufzeit, um den Bedarf an entsprechenden Modellen für den Schweizer Markt beim jeweiligen Hersteller anzumelden. **Eine mögliche Absenkung der WLTP-Zielvorgaben zu einem späteren Zeitpunkt, die möglicherweise auch noch kurzfristig erfolgen würde, stünde diesen grundlegenden Voraussetzungen diametral entgegen. Eine Anpassung der Zielvorgaben kann, wenn überhaupt, nur aus einer Erhöhung der absoluten WLTP-Werte bestehen.**

Änderung der Energieeffizienzverordnung

Die Änderungen bei der Energieetikette für Personenwagen spiegeln die Anpassungen bei den CO₂-Vorschriften für neue Personenwagen wider. Allerdings ist auto-schweiz nach wie vor der Auffassung, dass die Energieetikette für Personenwagen aufgrund ihrer nachweislichen Unwirksamkeit überflüssig ist. Der Aufwand für Importeure und offizielle Markenhändler steht in keinem Vergleich zur Darstellung von Informationen, die nur die wenigsten Autokäuferinnen und -käufer für ihren Modellentscheid heranziehen.

Anhang 4a, Ziff. 1.2

Die Übernahme der EU-Emissionsvorschriften durch die Schweiz bedingt auch die Übernahme der dazugehörigen EU-Regeln zur Ermittlung der Bezugsmasse. **In der Formel zur Berechnung der individuellen Zielvorgabe ist das durchschnittliche Leergewicht der in der Schweiz im vorletzten Kalenderjahr vor dem Referenzjahr erstmals in Verkehr gesetzten Fahrzeuge (M_{t-2}) durch den in der EU geltenden Wert (M_0) zu ersetzen.** Schweizerische Alleingänge bei technischen Fragen wie der Bezugsmasse, insbesondere bei Lieferwagen und leichten Sattelschleppern, sind zwingend zu vermeiden, da sie die Zielvorgabe in der Schweiz um rund 16 Prozent gegenüber der EU verschärfen. Sinn und Zweck der Regulierung sollte aber eine **Zielerreichung mit vergleichbaren Anstrengungen wie in der EU sein**, was mit der geltenden Formel nicht gegeben ist. Hinzu kommt, dass in der EU teilweise kleine und leichte Modelle unter bestimmten Umständen als Nutzfahrzeuge angeboten und immatrikuliert werden dürfen. Diese Option besteht in der Schweiz nicht, was einen stark erhöhenden Einfluss auf das Durchschnittsgewicht von hiesigen N1-Flotten hat.

Abschliessende Bemerkungen

Die vorliegende Teilrevision der CO₂-Verordnung enthält Licht und Schatten. Während auto-schweiz den Verzicht auf die Streichung von Einführungsmodalitäten für Personenwagen ab 2021 und die Gewichtserhöhung von Lieferwagen mit emissionsfreiem Antrieb ausdrücklich begrüsst, stehen wir unfertigen Lösungen bei der Übernahme von EU-Vorschriften kritisch gegenüber.

Die ab 2020 geltenden CO₂-Zielwerte der EU wurden in engem Austausch und reger Diskussion mit den Fahrzeug-Herstellern für einen gesamten Kontinent festgelegt, die Automobil-Industrie steht dazu. Es kann jedoch nicht sein, dass die Schweiz mit der Übernahme und eigenwilligen Adaption dieser Regeln ein deutlich strengeres Absenkungsregime schafft als das restliche Europa.

Vor allem die offengehaltene Option einer späteren Absenkung der nun festgelegten, absoluten WLTP-Ziele lehnen wir entschieden ab. Die Regeln müssen lange genug vorher klar sein, um Investitions- und Planungssicherheit für Hersteller und Importeure zu schaffen. **Eine nachträgliche und kurzfristige Zielverschärfung würde dem Wirtschaftsstandort Schweiz enormen Schaden zufügen, wovon wir dem Bundesrat dringend abraten möchten.**

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
auto-schweiz



François Launaz
Präsident



Andreas Burgener
Direktor

Per E-Mail an:

Raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 30. Juni 2020

Stellungnahme zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, die Umsetzungsvorschläge der Verwaltung zum verlängerten CO₂-Gesetz zu prüfen.

Wir stellen fest, dass wiederum die gesetzgeberische Kompetenz für mehr Klimaschutz nicht genutzt werden soll und entsprechende Unterlassungen des Bundesrates aus früheren Jahren nicht korrigiert werden. Dies betrifft insbesondere die Neuwagenregelung, die Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure und die Erhöhung der CO₂-Abgabe.

Für eine wirkungsvolle CO₂-Verordnung sind folgende Anpassungen an der vorliegenden Teilrevision von zentraler Wichtigkeit:

- Die grössten Schlupflöcher, welche das **Neuwagenziel** verwässern, bleiben mit der angestrebten Revision bestehen. Diese sind das sogenannte **phasing-in** und die **Supercredits** in Art. 27. Sie erlauben, dass in den kommenden Jahren erstens die 5-15 % der Fahrzeuge mit den höchsten CO₂-Emissionen nicht berücksichtigt werden, und zweitens die Fahrzeuge mit den besten Werten mehrfach gezählt werden dürfen. Das erleichtert die Erreichung der Zielwerte enorm. **Werden diese beiden Mechanismen nicht korrigiert, so wird die angestrebte Wirkung des Neuwagenziels de facto verfehlt.**
- Parlament und Bevölkerung wollen, dass die CO₂-Emissionen weiter gesenkt werden. Ziel war es, dass im Jahr 2021 ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% gegenüber 1990 erreicht werden soll. Es ist deshalb ungenügend, dass erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der **CO₂-Abgabe auf Brennstoffe** geplant wird. Damit sich die volle Wirkung der Massnahme entfalten kann, ist eine **Einführung per 1.1.2021 notwendig.**
- Der Bundesrat sieht vor, die **Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure** von 10 auf 12% zu erhöhen. Wir begrüssen diese Erhöhung, sie geht aber aufgrund der grossen Ziellücke zu wenig weit. Das aktuelle Gesetz gibt dem Bundesrat die Kompetenz, den Kompensationssatz auf bis zu

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern
Tel. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.verkehrsclub.ch, vcs@verkehrsclub.ch

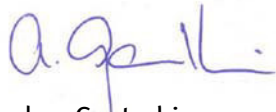
40% zu erhöhen. Mit Blick auf künftige Regelungen wäre es sinnvoll, **ab 2021 auf mindestens 15% im Inland zu erhöhen.**

Wir kritisieren zudem, dass der Schnitt zwischen Kyoto-Periode bis 2020 und Pariser Klimaabkommen ab 2021 ungenügend reflektiert wird und die Pariser Commitment-Periode von 2021-2025 mit alten und meist hypothetischen Emissionsreduktionen aus der zweiten und sogar ersten Kyoto-Periode verwässert werden soll. Wir bitten Sie, dies ebenfalls zu korrigieren.

Wir senden Ihnen unten die Ausführungen zu den Anpassungsvorschlägen zum Verordnungstext und bitten um deren Berücksichtigung.

Freundliche Grüsse

VCS Verkehrs-Club der Schweiz



Anders Gautschi

Geschäftsführer

Vernehmlassungsantwort zur

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Vorbemerkung

Die bisherige CO₂-Verordnung zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war bisher klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen bisher nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen selbst den gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angemessen, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Diese Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch strikt auf das geltende CO₂-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Pa Iv 17.405 Burkart.

Berücksichtigt die Vorlage die besondere Ausgangslage aufgrund der gegen Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen?

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund des Corona-Virus erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten für 2020 überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Benzinkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.

Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als sie eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selber fest: „In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus¹.“ Das aktuell gültige System hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im CO₂-Gesetz vom Parlament festgelegte CO₂-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen.

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;
- c. *Streichen*

Begründung:

Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihr CO₂-Emissionen um die 9 g CO₂/km (Zielerreichung der ungewichteten Emissionen) senken müssen².“ Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.“

Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie

¹ Medienmitteilung des Bundesrates vom 18.2.2020

² Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 50

³ Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 32

von 2013 S. 7720 beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die CO₂-Reduktion auf 680'000 Tonnen CO₂ pro Jahr, wenn Art. 27 CO₂V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von Art 27 CO₂V 460'000 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des Bundesrates von 2017 S. 3 bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in verlangte, als massive Verwässerung bezeichnet: „Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der Vorgaben und der CO₂-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper⁴.“

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialen entsprechend festgehalten.⁵ Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht.

Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt;
- b. im Referenzjahr 2021: **1- fach**;
- c. *Streichen*.

Begründung:

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

⁵ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>

von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es schlicht viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus widerspricht aber jeder Logik.

Umrechnungsfaktor NEFZ - WLTP

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der Vernehmlassungsvariante der CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

Wir begrüssen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht⁶ geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsf lächen von Neuwagenverkäufen aufgrund der Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt:

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1. 1. 2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1. 1. 2022) und somit nicht die Zeit der momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

Zudem: Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

⁶ Seiten 9 und 10

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Biotreibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:

e. für das Jahr 2021: **15** Prozent.

Begründung:

Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t CO₂ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in Betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und abgeschrieben werden können.

Im Weiteren ist es uns wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art 90/91.

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Antrag: Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als **68,5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung:

Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Biofuels als Brennstoffe

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung befürchten wir, dass die betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art 46ff und Anhang 9)

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren CO₂-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und Altpneus in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

15%-Schwelle

Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.

Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich 1:1 zu übernehmen. Dies garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

5. Verminderungsverpflichtungen

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.

Auslandszertifikate

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen, also ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.

Erleichtertes Reporting (Art 97-99)

Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüßen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und anwendet.



WWF Schweiz
Patrick Hofstetter
Hohlstrasse 110
Postfach
8010 Zürich

Tel.: 044 297 22 77
Patrick.Hofstetter@wwf.ch
wwf.ch
Spenden: PC 80-470-3

Raphael.bucher@bafu.admin.ch

Zürich, 28. Juni 2020

Stellungnahme zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, die Umsetzungsvorschläge der Verwaltung zum verlängerten CO₂-Gesetz zu prüfen.

Wir stellen fest, dass wiederum die gesetzgeberische Kompetenz für mehr Klimaschutz nicht genutzt werden soll und entsprechende Unterlassungen des Bundesrates aus früheren Jahren nicht korrigiert werden. Dies betrifft insbesondere die Neuwagenregelung, die Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure und die Erhöhung der CO₂-Abgabe. Der WWF Schweiz kann dies nicht akzeptieren. Die Klimawissenschaft, die über 90 Organisationen der Klima-Allianz, viele Unternehmen und Wirtschaftsverbände betonen seit Jahren, dass sowohl die aktuelle Gesetzgebung wie auch die aktuelle Version der Totalrevision des CO₂-Gesetzes ungenügend seien, um einen angemessenen Beitrag ans globale Klimaziel von deutlich weniger als 2 Grad Erwärmung zu leisten. Die bereits zu schwachen Gesetze nicht umzusetzen – wie dies wiederum vorgeschlagen wird im vorliegenden Entwurf – ist für den WWF deshalb keine Option.

Wir kritisieren zudem, dass der Schnitt zwischen Kyoto-Periode bis 2020 und Pariser Klimaabkommen ab 2021 ungenügend reflektiert wird und die Pariser Commitment-Periode von 2021-2025 mit alten und meist hypothetischen Emissionsreduktionen aus der zweiten und sogar ersten Kyoto-Periode verwässert werden soll. Wir bitten Sie, dies ebenfalls zu korrigieren.

Wir senden Ihnen unten die Ausführungen zu den Anpassungsvorschlägen zum Verordnungstext und bitten um deren umfassende Berücksichtigung.

Freundliche Grüsse

Dr. Patrick Hofstetter
Fachgruppenleiter Klima und Energie

Dr. Elgin Brunner
Leiterin Transformational Programmes



Vernehmlassungsantwort zur

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Vernehmlassungsvorlage vom 4.5.2020

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/mitteilungen.msg-id-78837.html>

Vorbemerkung

Die bisherige CO₂-Verordnung zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war bisher klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen bisher nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen selbst den gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angemessen, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Diese Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch strikt auf das geltende CO₂-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Pa Iv 17.405 Burkart.

Berücksichtigt die Vorlage die besondere Ausgangslage aufgrund der gegen das Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen?

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund des Corona-Virus erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten für 2020 überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Benzinkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.

Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision



vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selber fest: „In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus¹.“ Das aktuell gültige System hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im CO₂-Gesetz vom Parlament festgelegte CO₂-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen.

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;
- c. *Streichen*

Begründung:

Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihr CO₂-Emissionen um die 9 g CO₂/km (Zielerreichung der ungewichteten Emissionen) senken müssen².“ Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.“

Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie von 2013 S. 7720 beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die CO₂-Reduktion auf 680'000 Tonnen CO₂ pro Jahr, wenn Art. 27 CO₂V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von Art 27 CO₂V 460'000 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des Bundesrates von 2017 S. 3 bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in verlangte, als massive

¹ Medienmitteilung des Bundesrates vom 18.2.2020

² Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 50

³ Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 32



Verwässerung bezeichnet: „Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der Vorgaben und der CO₂-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper⁴.“

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialien entsprechend festgehalten.⁵ Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht.

Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt;
- b. im Referenzjahr 2021: **1-fach**;
- c. *Streichen.*

Begründung:

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es schlicht viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus widerspricht aber jeder Logik.

Umrechnungsfaktor NEFZ - WLTP

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der Vernehmlassungsvariante der CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

⁵ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>



Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

Wir begrüssen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht⁶ geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsflächen von Neuwagenverkäufen aufgrund der Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt:

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1. 1. 2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1. 1. 2022) und somit nicht die Zeit der momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

Zudem: Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Biotreibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:

e. für das Jahr 2021: **15** Prozent.

Begründung:

Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t CO₂ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf

⁶ Seiten 9 und 10



Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in Betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und abgeschrieben werden können.

Im Weiteren ist es uns wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art 90/91.

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Antrag: Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung:

Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Biofuels als Brennstoffe

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung befürchten wir, dass die betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

Kostenlos bis Ende 2020 zugewiesene Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.



Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art 46ff und Anhang 9)

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren CO₂-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und Altpneus in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

15%-Schwelle

Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.

Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich 1:1 zu übernehmen. Dies garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

5. Verminderungsverpflichtungen

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.

Auslandszertifikate

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen, also ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.

Erleichtertes Reporting (Art 97-99)

Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüssen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und anwendet.

Per Email an: EnG@bfe.admin.ch

Bundesamt für Energie
Abteilung Energieeffizienz und
Erneuerbare Energien
3003 Bern

Bern, 21. August 2020

Vernehmlassung zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Gelegenheit zur Teilnahme an der Vernehmlassung zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung).

Unser Verband Ziegelindustrie Schweiz repräsentiert die Schweizer Ziegeleien und damit ein traditionsreiches, einheimisches Gewerbe, welches auch zum Erhalt von Arbeitsplätzen in der Schweiz beiträgt. Die Mitglieder der Ziegelindustrie Schweiz produzieren aktuell in 20 Werken in der Schweiz hochwertige Backsteine und Dachziegel sowie Sanitärkeramik. Bei dieser energieintensiven Produktion ist der Energiekostenanteil gemessen an der Bruttowertschöpfung besonders hoch. Im internationalen Standortwettbewerb ist eine effiziente Umsetzung der CO₂-Gesetzgebung wie auch die kostenlose Zuteilung der CO₂-Zertifikate im schweizerischen und europäischen Emissionshandelssystem von existentieller Bedeutung. Die diesbezügliche Revision der CO₂-Verordnung ist für unsere Mitglieder von hoher Relevanz.

Die Ziegelindustrie Schweiz begrüsst grundsätzlich die vorgesehenen Anpassungen der CO₂-Verordnung. Insbesondere die einfache Methodik zur Verlängerung der bestehenden Zielvereinbarungen wird aus der Sicht der Ziegelindustrie Schweiz positiv bewertet.

Die Ziegelindustrie Schweiz unterstützt die Stellungnahme der IGEB (Interessengemeinschaft energieintensive Branchen) vom 5. August 2020 vollumfänglich. Nachfolgend nehmen wir basierend auf dieser zu einzelnen Artikeln Stellung wobei wir unsere Änderungsvorschläge *kursiv* hervorheben.

Art. 12 Abs. 1 Einleitungssatz und Abs. 1^{bis}

¹ Betreibern mit Verminderungsverpflichtung nach Artikel 66 Absatz 1, für die ein Emissionsziel nach Artikel 67 gilt und die keine Projekte oder Programme nach Artikel 5 oder 5a durchführen, die vom Emissionsziel erfasste Emissionsverminderungen bewirken, werden auf Gesuch hin Bescheinigungen für Emissionsverminderungen im Inland in den Jahren 2013–2020 *2013-2021* ausgestellt, wenn:

Art. 12 Abs. 2:

Die Bescheinigungen werden für Emissionsverminderungen im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad abzüglich 5 Prozent und den Treibhausgasemissionen im betreffenden Jahr, letztmals ~~2020~~ 2021, ausgestellt.

Begründung

Der Artikel bezieht sich auf Anlagenbetreiber, welche energiesparende Investitionen in nicht amortisierbare Massnahmen getätigt und dabei zahlreiche Unwägbarkeiten sowie Risiken in Kauf genommen haben. Die Ziegelindustrie Schweiz erachtet es als wenig sinnvoll, die Vorgaben während der laufenden Periode zu ändern.

Art. 140 Abs. 3 (neu):

Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.

(Alternativ könnte ein Art. 139a geschaffen werden, mit dem Titel «Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen aus dem Zeitraum 2013-2020» und demselben Text als Inhalt.)

Begründung

Der Gesetzgeber hat es bei der Behandlung der durch die Parlamentarische Initiative Burkart ausgelösten Teilrevision versäumt, eine Übergangsbestimmung zu schaffen, welche die Übertragung der in der Periode 2013 bis 2020 ausgestellten aber nicht verwendeten Bescheinigungen ins Jahr 2021 regelt. Im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes nach 2020 (Art. 57 Abs. 3) ist deren Übertragung in die Jahre 2021 bis 2025 hingegen gewährleistet, was zu keinem Zeitpunkt der bisherigen Debatte umstritten war.

Die Übergangsbestimmungen des geltenden CO₂-Gesetzes behandeln die Übertragung von Bescheinigungen nicht, weil es diese vor 2013 noch gar nicht gab. Der Bundesrat könnte dieses Versäumnis auf Verordnungsstufe korrigieren, ohne damit dem Willen des Parlaments zuwiderzuhandeln.

Art. 146g Teilnahme am EHS per 1. Januar 2021

² Betreiber von Anlagen, die nach Artikel 42 Absatz 1 am EHS teilnehmen wollen, müssen das Gesuch um Teilnahme am EHS beim BAFU in Abweichung von Artikel 42 Absatz 2 bis zum ~~28. Februar 2021~~ 31. Dezember 2021 einreichen.

Begründung

Sollte das totalrevidierte CO₂-Gesetz nicht per 01.01.2022 in Kraft treten, laufen gemäss heutigem Wissensstand die Verminderungsverpflichtungen aus und die Betreiber der betroffenen Anlagen müssten die CO₂-Abgabe leisten.

Anlagen mit einer Gesamtfeuerungswärmeleistung von mind. 10 MW, die eine Tätigkeit gemäss Anhang 7 der aktuell geltenden CO₂-Verordnung ausüben, könnten auf Gesuch hin ins EHS eingebunden werden (Opt-in).

Damit die betroffenen Firmen ein allfälliges Opt-in-Gesuch in Kenntnis der künftigen Rahmenbedingungen stellen können, wäre ein Aufschieben der Frist für ein Opt-in-Gesuch bis zum 31.12.2021 angezeigt. Ansonsten ist davon auszugehen, dass viele Anlagenbetreiber auf Zusehen hin ein Gesuch einreichen und dieses später, wenn die Verhältnisse klar sind, wieder zurückziehen. Damit wäre ein grosser und unnötiger administrativer Aufwand verbunden.

In Abhängigkeit der Totalrevision des CO₂-Gesetzes liegt dieser Termin vor einer allfälligen Abstimmung zum CO₂-Gesetz. Alle non-EHS Unternehmen müssen also vorgängig entscheiden, obwohl vielleicht noch keine weiteren Informationen zum neuen CO₂-Gesetz vorliegen. Falls das neue CO₂-Gesetz nicht in Kraft tritt, würden die berechtigten non-EHS Unternehmen in das EHS wechseln, weil dann zumindest die CO₂-Abgabebefreiung angewendet werden kann. Der Termin müsste bis Ende Jahr, bzw. bis definitive Informationen zum neuen CO₂-Gesetz vorliegen, verschoben werden. Der Bund überträgt das Risiko teilweise den Unternehmen, keine CO₂-Rückerstattung mehr zu erhalten.

Anhang 9, Ziff. 3.1 Anpassungsfaktoren für Carbon Leakage

Für Sektoren und Teilsektoren, die nicht im Anhang des Beschlusses 2019/708/EU22 aufgeführt sind, werden die nach den Ziffern 2 und 4 berechneten Mengen mit den folgenden Anpassungsfaktoren multipliziert:

- 3.1.1 für das Jahr 2021: 0,3
- 3.1.2 für das Jahr 2022: 0,3
- 3.1.3 für das Jahr 2023: 0,3
- 3.1.4 für das Jahr 2024: 0,3
- 3.1.5 für das Jahr 2025: 0,3
- 3.1.6 für das Jahr 2026: 0,3
- 3.1.7 für das Jahr 2027: 0,225
- 3.1.8 für das Jahr 2028: 0,15
- 3.1.9 für das Jahr 2029: 0,075
- 3.1.10 für das Jahr 2030: 0
- 3.1.11 *Für Forschungs- oder Entwicklungsanlagen gilt der Anpassungsfaktor 1 für die Jahre 2021 bis 2030.*

Begründung

Die Schweiz gehört weltweit zu den Ländern mit der dynamischsten Forschungstätigkeit. Sie wendet fast 3.4% ihres Bruttoinlandprodukts für Forschung und Entwicklung auf. Im internationalen Vergleich gehört die Schweiz damit zu den Ländern, die im Verhältnis zu ihrem BIP am meisten für Forschung und Entwicklung ausgeben (4. Rang der OECD-Länder).

Die Schweiz bezahlt 22 Milliarden Franken für Forschung und Entwicklung. Dabei wird der grösste Anteil von privaten Unternehmen finanziert (86%) und durchgeführt (71%). Im Bericht des World Economic Forums (WEF) über die weltweite Wettbewerbsfähigkeit 2016–2017 steht die Schweiz zum achten aufeinanderfolgenden Mal an erster Stelle (Quelle: EDA, Wissenschaft und Forschung in der Schweiz – Fakten und Zahlen).

Mit der Einführung des Anpassungsfaktors 1 für Forschungs- und Entwicklungsanlagen im EHS soll sichergestellt werden, dass der Forschungsstandort Schweiz auch weiterhin für private Investitionen attraktiv bleibt, respektive die Arbeitsplätze in der Forschung und Entwicklung nicht ins Ausland abwandern.

Anhang 9, Ziff. 4.1 indirekte Emissionen, Emissionsfaktor für Strommix in der Schweiz

Für indirekte Emissionen aus verwendetem Strom werden keine kostenlosen Emissionsrechte zugeteilt. Bei Benchmarks von Produktionsprozessen, die sowohl mit Brennstoffen als auch mit Strom betrieben werden können, werden die *realen*, indirekten Emissionen anhand der Herkunftsnachweise aus dem verwendeten Strom ~~mit 0,376 t CO₂ pro MWh~~ bestimmt. *Ist dies nicht möglich, werden die indirekten Emissionen des verwendeten Stroms mit 0,169 t CO₂ pro MWh_e berechnet.*

Begründung

Die tragende Säule der Schweizer Stromversorgung ist die Wasserkraft. Aus ökologischer Sicht ist der aktuelle Strommix der Schweiz im Vergleich mit der EU äusserst CO₂-arm und trägt somit wesentlich zum Erreichen der Klimaziele bei. Der von der EU angesetzte Emissionsfaktor von 0,376 t CO₂ pro MWh_{el} wird den lokalen Gegebenheiten nicht gerecht und verhindert den Betreibern von Anlagen im EHS, bei denen indirekte Emissionen bei der Berechnung der Zuteilung berücksichtigt werden, die Möglichkeit einer sinnvollen Substitution mit Strom.

Der Emissionsfaktor des bezogenen Strommixes soll jährlich anhand der Herkunftsnachweise für den verwendeten Strom berechnet werden. Kann man diesen nicht ermitteln, werden die indirekten Emissionen für den verwendeten Strom mit 0,169 t CO₂ pro MWh_{el} festgelegt (Verbraucherstrommix, siehe BAFU: Klimawandel: Fragen und Antworten).

Anhang 16, Berechnung der CO₂-Emissionen für Betreiber von Anlagen Neues Kapitel:

Der Emissionsfaktor von Brennstoffen aus Biomasse ist null. Insbesondere auch für Biogasanteile in Gas aus Erdgasnetzen, deren ökologischer Mehrwert noch nicht veräussert wurde.

Begründung

Mit der bisherigen Regelung können sich Betreiber von Anlagen im EHS (im Gegensatz zu Verminderungsverpflichtungen) den Biogasanteil in Gas aus Erdgasnetzen nicht anrechnen lassen (vergleiche dazu Anhang H.5, Vollzugsmittelteilung EHS für Betreiber von Anlagen).

Damit wird den Betreibern von Anlagen im EHS die einfache Substitution mit Biogas verwehrt.

Mit einer Anrechenbarkeit könnte aber über ein wirtschaftliches Instrument der Anteil an Biogas in der Schweiz erhöht werden.

Kapitel 5 Anpassung der kostenlosen Zuteilung der Emissionsrechte

Die Einstellung eines Fernwärmebezugs sollte direkt berücksichtigt werden und 1:1 mit einer kostenlosen Zuteilung ersetzt werden. Bei der Einstellung von Kernkraftwerken müssten Betriebe, die bisher Fernwärme bezogen haben, hohe Beträge für neue CO₂-Zertifikate zur Kompensation aufgrund der CO₂-Emissionen aus der Heizöl- oder Erdgasfeuerung bezahlen. Produktionsstandorte wären somit gefährdet.

Produkt-/Wärmebenchmarks

Der Wärme-Benchmark wird mit Erdgas und 90% Kesselwirkungsgrad berechnet. Das entspricht zwar dem Stand der Technik, nicht vernachlässigt werden sollte jedoch das auch in der Schweiz notwendiges unternehmerisches Handeln in Bezug auf Reserveauslegung in der Wärmeleistung nötig ist. Zum Beispiel die Beschaffung neuer Erdgaskessel: Die Auslegung wird oft aufgrund möglicher zukünftiger Produktionssteigerung nicht auf

100% Last gemacht. Die Betreiber legen einen neuen Erdgaskessel besser auf z.B. 70% Last (Wirkungsgrad <90%) aus und können vielleicht in den nächsten 40 Jahren von der Reserveauslegung profitieren. Wenn der Gesetzgeber 90% Kesselwirkungsgrad verlangt, hindert er möglicherweise die Betreiber langfristig zu denken und trägt bei, das Wachstum von Unternehmen zu gefährden.

Einbezug technischer Lösungen wie CCS (carbon capture and storage) und CCU (carbon capture and utilization)

Die Fabrikation und Herstellung des Industrieguts Keramik ist kohlenstoffintensiv. Die Abscheidung von Kohlendioxid aus den Rauchgasen der hierfür erforderlichen industriellen Prozesse ist ein effektiver Lösungsansatz. Der Grund, warum solche Ideen nicht weit verbreitet sind, liegt an den bis heute hohen Kosten solcher Anlagen und den fehlenden wirtschaftlichen Anreizen für solche Investitionsprojekte. Beispielsweise können heute im EHS solche Projekte nicht als CO₂-Reduktion angerechnet werden.

Um die heute bekannten anspruchsvollen Klimaziele der Schweiz bis Ende 2050 erreichen zu können, werden in Zukunft aus unserer Sicht technologische Lösungen wie CCU und CCS eine wichtige Rolle spielen. Für die Ziegelindustrie Schweiz ist es deshalb von entscheidender Bedeutung, dass sich die Reduktionsleistung, die mit solchen Projekten erzielt werden, finanziell auszahlen und so deren Finanzierung ermöglicht wird. Gelingt das nicht, so besteht die Gefahr, dass die Industrie abwandert und die Schweiz auf diese Firmen dann keinen Einfluss mehr nehmen kann. Dies gilt es zu verhindern.

Die Ziegelindustrie Schweiz schlägt für die Projekte wie CCU/CCS folgende Wege in der Umsetzung des CO₂-Gesetzes vor, die auch parallel angewendet werden könnten:

a) Lösungen wie CCU/CCS-Projekte gelten als inländische Kompensationsprojekte:

Anhang 3 (CO₂-VO)

(Art. 5 Abs. 1 Bst. a)

- Emissionsverminderungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Für ein Projekt oder Programm zur Emissionsverminderung im Inland werden keine Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen erzielt werden durch:

a. den Einsatz von Kernenergie;

~~b. den Einsatz biologischer oder geologischer CO₂-Sequestrierung; ausgenommen ist die biologische CO₂-Sequestrierung in Holzprodukten;~~

bbis. die Wiedervernässung von Mooren und Feuchtgebieten;

d. den Einsatz biogener Treibstoffe, die den Anforderungen des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996 und der dazugehörigen Ausführungsvorschriften nicht entsprechen;

e. einen Treibstoffwechsel von Benzin- oder Dieselfahrzeugen zu Erdgasfahrzeugen; ausgenommen ist der Wechsel ganzer Fahrzeugflotten;

f. den Ersatz von fossilen Heizkesseln durch fossile Heizkessel.

Momentan gilt für Kompensationsprojekten u.a. die folgende Grundanforderung (Vollzugsmitteilung für Kompensationsprojekte, Kapitel 2.1):

...

- Die Emissionsverminderungen wurden nicht in einem Unternehmen erzielt, das am Emissionshandelssystem (EHS) teilnimmt (Art. 5 Abs. 1 Bst. c Ziff. 2 CO₂-Verordnung).

...

Details wie CCS/CCU für Kompensationsprojekte anrechenbar sind (Abgrenzung gegenüber EHS, Emissionsverminderung bei CCS bzw. bei CCU etc.) muss man noch ausarbeiten. Unseres Erachtens kann man entweder ein separates Unterkapitel unter

Anhang 3 ergänzen oder das BAFU kann dies in der Vollzugsmitteilung für Kompensationsprojekte regeln.

b) **Die durch Lösungen wie CCU/CCS-Projekte eingefangenen direkten CO₂-Emissionen sind im EHS-Monitoringbericht abzugsfähig:**

Wir schlagen vor, den Anhang 16 der CO₂-VO wie folgt zu ergänzen:

Anhang 16 (CO₂-VO)

- Anforderungen an das Monitoringkonzept

neues Kapitel:

4 CO₂-Reduktionen aus technischen Lösungen wie CCS/CCU-Projekten

4.1 Die CO₂-Reduktion aus CCS/CCU-Anlagen innerhalb des EHS-Perimeters führen zu keiner Anpassung der Zuteilung kostenloser Emissionsrechte.

4.2 Nach der Umsetzung eines CCS/CCU-Projektes können die an der Quelle «eingefangenen» CO₂-Emissionen aus fossilen und geogenen Quellen für EHS-Unternehmen im EHS-Monitoringbericht von den direkten CO₂-Emissionen vollumfänglich abgezogen werden.

4.3 Die CO₂-Emissionen, die aus Biomasse entstehen und innerhalb des EHS-Perimeters eingefangen werden, werden als CO₂-negativ betrachtet und können zusätzlich von den direkten CO₂-Emissionen abgezogen werden (negative CO₂-Emissionen).

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Meinungsäusserung und empfehlen Ihnen unsere Bemerkungen und Positionen zur Berücksichtigung bei der weiteren Behandlung dieses Geschäfts.

Freundliche Grüsse



Dr. Peter Burkhalter
Präsident

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Aarau, 25. August 2020

Stellungnahme zum Anhörungsverfahren zur CO2-Verordnung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Da die unserem Verband angeschlossenen Unternehmungen teilweise auch im Bereich des Fahrzeugimports tätig sind, möchten wir Ihnen hiermit unsere **Anliegen im Zusammenhang mit der laufenden Anhörung zur CO2-Verordnung** zukommen lassen. Für die detaillierten Anträge verweisen wir auf die Stellungnahme des Verbandes freier Autohandel Schweiz (VFAS).

Vor allem die **fehlenden CO2-Nischenziele** für Fahrzeuge ohne Europäische Genehmigung beeinträchtigen die Tätigkeit unserer Mitglieder beträchtlich. Für uns ist es nicht nachvollziehbar, wieso diese Fahrzeuge gegenüber europäischen Produkten mit Nischenzielen von den Schweizer Behörden benachteiligt werden und fordern Ihr Amt dazu auf, diese Ungleichbehandlung zu beheben.

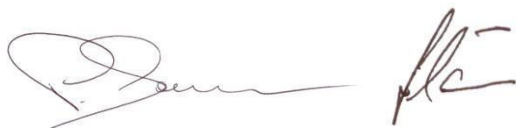
Weiter möchten wir Sie darauf hinweisen, dass mit der **existierenden 6-Monats-Regelung (Art. 17) auch viele Occasionen besteuert** werden, welche die CO2-Steuer bei der Erstzulassung im Europäischen Ausland bereits bezahlt haben und möchten Sie zu einer Verkürzung oder zu einer Eliminierung dieser Frist anhalten.

Um den bürokratischen Aufwand einzudämmen beantragen wir zusätzlich den **die Streichung des Dokumentenversands ans ASTRA bei Typenschein-X-Fahrzeugen**, was zurzeit erhebliche Unkosten verursacht.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

2rad Schweiz



Peter Sommer
Präsident

Daniel Schärer
Geschäftsführer

Frau
Andrea Burkhardt
Abteilung Klima
Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Brunnen, 20. Juli 2020

Teilrevision der CO₂-Verordnung – Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Burkhardt

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens Stellung zu nehmen zur Teilrevision der CO₂-Verordnung, welche der Umsetzung der Revision des CO₂-Gesetzes im Rahmen der Pa.Iv. Burkart 17.405 dient.

Die AGRO Energie Schwyz AG (www.agroenergie-schwyz.ch) ist ein regionaler Holzheizkraftwerks- und Fernwärmenetzbetreiber und versorgt die ganze Region Schwyz mit thermischer Energie aus erneuerbarer Energie (Holz). Aktuell sind über 1600 Liegenschaften am weitverzweigten Fernwärmenetz angeschlossen und haben bisher unzählige Millionen Tonnen Heizöl und Kubikmeter Gas in dieser Region einsparen können. Um, gegenüber anderen Energieträger, insbesondere der fossilen Energieträger wie Öl und Gas, konkurrenzfähigen und wirtschaftlich zu sein, sind wir auf die Einnahmen aus der CO₂-Kompensation angewiesen. Die AGRO Energie Schwyz AG hat am selbst durchgeführten CO₂-Kompensationsprojekt von Klimarappen teilgenommen, welches zwischenzeitlich in der Stiftung KliK überführt wurde (selbst durchgeführtes Projekt).

Im „Erläuternder Bericht“ zur **Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)** vom 4. Mai 2020 wird im Kapitel 4.3.1 erklärt, dass selbst durchgeführte Projekte auslaufen. Dieses Auslaufen von selbst durchgeführten Projekten hätte gewaltige negative Auswirkungen auf die AGRO Energie Schwyz AG. Durch die fehlenden Vergütungen der CO₂-Zertifikaten in Millionenhöhe ist das Projekt *Fernwärme aus erneuerbarer Energie in der Region Schwyz* gefährdet und die geplanten Erweiterungen und Verdichtungen im Fernwärme sind nicht mehr umsetzbar. Da die Zusätzlichkeit des betroffenen Projekts jährlich akribisch geprüft und bestätigt wird, stellt sich die Frage, weshalb diese alle auf einen Schlag mit dem Neujahrstag 2020 nicht mehr additional sein sollten. Dies umso mehr, als eingeräumt wird, dass die Projekte ohne die Einnahmen aus dem Verkauf der Emissionsverminderungen in finanzielle Schwierigkeiten geraten können und allenfalls sogar deren Einstellung droht – was ja ein eindeutiger Beleg ihrer Zusätzlichkeit wäre (S. 26).

Wenn die Schweiz den CO₂-Ausstoss, gerade im Gebäudebereich, signifikant senken möchte, dann sollte der Bund die selbst durchgeführte Projekte, wie diejenige des AGRO Energie Schwyz, weiterhin unterstützen. Daher sollte eine Möglichkeit geschaffen werden, dass selbst durchgeführte Projekte nicht per se nicht mehr anerkannt werden, sondern in irgendeiner Form weitergeführt werden können. Entweder werden diese selbst durchgeführten Projekte weiterhin anerkannt oder die selbst durchgeführten Projekte werden, sei es bei der Stiftung KliK oder direkt beim Bund (in der Art wie das CO₂-Projekt 0204) in ein passendes Format überführt.

Zu den vorgeschlagenen Anpassungen im Einzelnen äussern wir uns im Folgenden und sehen zwei mögliche Lösung:

Variante 1: Weiter wie bisher (Art. 90 und 91)

Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen, soll aufgehoben werden. Der erläuternde Bericht spricht diesen pauschal die Zusätzlichkeit nach 2020 ab (S. 19). Damit sind diverse Projekte – ohne finanziellen Unterstützung durch den Verkauf von CO₂-Zertifikate – nicht überlebensfähig und werden eingestellt. Dadurch steigt die Wahrscheinlichkeit, dass die Schweiz ihre Ziele bezüglich der CO₂-Verminderung verfehlen wird. Daher sollte das selbst durchgeführte Projekt weiter anerkannt bleiben.

Konkret stellen wir somit die folgenden Anträge:

- **Art. 12 Abs. 2:**
Die Bescheinigungen werden für Emissionsverminderungen im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad abzüglich 5 Prozent und den Treibhausgasemissionen im betreffenden Jahr, letztmals 2021, ausgestellt.
- **Art. 90 Abs. 1:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]
- **Art. 91 Abs. 2:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]
- **Art. 91 Abs. 3:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]

Variante 2: Überführen in konforme Projekte

Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen, soll aufgehoben werden. Der erläuternde Bericht spricht diesen pauschal die Zusätzlichkeit nach 2020 ab (S. 19). Damit sind diverse Projekte – ohne finanziellen Unterstützung durch den Verkauf von CO₂-Zertifikate – nicht überlebensfähig und werden eingestellt. Dadurch steigt die Wahrscheinlichkeit, dass die Schweiz ihre Ziele bezüglich der CO₂-Verminderung verfehlen wird. Daher sollten die bestehenden selbst durchgeführten Projekte mittels eines vereinfachten Gesuchs um Ausstellung von Bescheinigungen in ein BAFU konformes Projekte überführt werden können. Vereinfachtes Gesuch deshalb, weil diese selbst durchgeführten Projekte jährlich auf die geforderten Anforderungen geprüft wurden und somit sämtliche Vorgaben erfüllen. Damit können viele der selbst durchgeführten Projekte ihre fossilen CO₂-Verminderungen in Form von CO₂-Zertifikate bescheinigen lassen und aus deren Verkauf überleben.

Konkret stellen wir somit die folgenden Anträge:

- **Art. 7 Abs. 4 (neu):**
Selbst durchgeführte Projekte können mit einem vereinfachten Gesuch um Ausstellung von Bescheinigungen in ein CO₂-Kompensationsprojekt gemäss BAFU überführt und weitergeführt werden.

Wir bevorzugen klar die 2. Variante, weil diese Variante die selbst durchgeführten Projekte in eine Form überführt werden, welche auch für die zukünftige CO₂-Verordnung konform wäre.

Im Übrigen begrüßen wir die die Artikel 6 und 14 betreffenden Anpassungen. Sie erhöhen die Transparenz des Kompensationsinstruments, was dessen Glaubwürdigkeit stärkt. Dies liegt in unserem Interesse, da wir unverändert das Kompensationsinstrument für ein geeignetes und wirksames Element der Schweizer Klimapolitik halten.

Mit freundlichen Grüßen



Baptist Reichmuth
Geschäftsführer



Florian Hemmerlein
Fachingenieur für Fernwärmenetze und Energieanlagen

An (elektronisch):

Raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 18. August 2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, zur Vernehmlassung der Teilrevision der CO₂-Verordnung Stellung zu nehmen. Die Teilrevision der Verordnung bietet die einmalige Chance, trotz der Verzögerung der Totalrevision des CO₂-Gesetzes die Schweizer Klimapolitik einen bedeutenden Schritt vorwärts zu bringen. Die Schweiz darf aufgrund ihrer bedeutenden globalen Vernetzung und Verantwortung diese Chance nicht ungenutzt lassen.

In Anbetracht der sich beschleunigenden Klimaveränderungen und im Bestreben, die bereits nächstes Jahr in Kraft tretenden Pariser Klimaziele schnellstmöglich in Angriff zu nehmen, sowie nicht zuletzt auch im Sinne der beschlossenen Energiestrategie 2050 müssen gegenüber den vorliegenden Vorschlägen deutlich ambitioniertere Regelungen und Massnahmen getroffen werden. Die vorgeschlagene Erhöhung der CO₂-Abgabe, aber auch die anvisierten Regelungen im Umgang mit Auslandszertifikaten und beim Import von Neuwagen und Treibstoffen greifen viel zu kurz. Hier muss der Bund dringend nachbessern und im Rahmen seiner vorhandenen Kompetenzen sehr viel ambitioniertere Vorgaben machen.

Abgesehen von Artikel 17 (siehe nachfolgend) erachten wir die Vorlage insgesamt als ungenügend ambitioniert. Wir beantragen, dass sie insbesondere in folgenden Bereichen verschärft wird:

Auslandszertifikate: Im Sinne des ab 2021 gültigen Pariser Klimaübereinkommens müssen ausländische Zertifikate den relevanten Vorgaben (Artikel 6) entsprechen. Dazu gehört der Nachweis eines Corresponding Adjustments sowie von international übertragenen Minderungen (ITMO).

Übertragung von Emissionsrechten: Es ist unverständlich, weshalb Emissionsrechte über die Kyoto-Periode hinaus geltend gemacht werden sollen. Das Inkrafttreten des Pariser Abkommens bietet die Möglichkeit, ab 2021 das bestehende Überangebot an (vor allem kostenlos zugeteilten) Emissionsrechten, das sämtlichen Klimaschutzbemühungen zuwiderläuft, zu korrigieren. Diese Möglichkeit muss zwingend genutzt werden.

Treibstoffimport-Kompensation (Artikel 89): Die vorgeschlagene Erhöhung der Kompensationspflicht für Treibstoffimporte um gerade einmal 2 Prozentpunkte (auf 12%) geht klar zu wenig weit. Angesichts des bisher kaum ausgenutzten Spielraums des Bundes, diese bis 40% erhöhen zu können, und aufgrund der bisher deutlich verfehlten Ziele im Verkehrssektor stellt eine Erhöhung auf wenigstens 15-20% für 2021 das absolute Minimum dar.

CO2-Abgabe (Artikel 94 ff.): Um die angestrebte Emissionsreduktion im Jahr 2021 (-1.5% gegenüber 2020) zu erreichen, muss die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe bereits per 1.1.2021 auf CHF 120 erhöht werden. Nur so besteht eine realistische Aussicht, das inländische Reduktionsziel von -21.5% per 2021 (gegenüber 1990) zu erreichen.

Biotreib- und -brennstoffe (Artikel 95): Es ist wichtig, dass durch diese Änderung nicht der Verwässerung bestehender Kriterien für Biotreib- und -brennstoffe Vorschub geleistet wird. Gerade wenn biogene Treibstoffe zur Kompensation von Emissionen aus fossilen Treibstoffen verrechnet werden dürfen, müssen sie zwingend dieselben Umwelt- und sozialen Standards erfüllen wie die biogenen Brennstoffe.

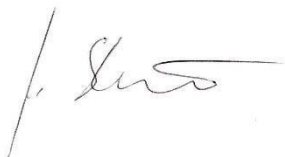
Inverkehrsetzung von Elektrofahrzeugen (Artikel 17): Der missbräuchlichen Inverkehrsetzung vom Elektrofahrzeugen mit dem Zweck, Übertretungen des Flottenziels zu kaschieren, muss dringend Einhalt geboten werden. Wir unterstützen daher die Regelung in diesem Punkt der Vorlage.

Import von Neuwagen (Artikel 27): In Anbetracht der Tatsache, dass die Klimazielvorgaben im Verkehrssektor bisher verfehlt wurden, müssen bestehende Lücken beim Neuwagenimport nun dringend geschlossen werden. Das betrifft insbesondere die Vermeidung von Supercredits, welche durch Mehrfachzählung von emissionsarmen Fahrzeugen den Import von emissionsintensiven Fahrzeugen kaschieren. Betroffen ist aber auch das Teilflottenziel, welches ausgerechnet die klimaschädlichsten Neuwagen von der Abgasregelung ausnimmt. Zudem scheint die Vorlage bezüglich des Umrechnungsschlüssels zum Emissionsgrenzwert (95g/km NEFZ zu WLTP) die bestehende Gesetzeslage abschwächen zu wollen.

Zusatzbemerkung: Die COVID-19-Pandemie und die sich abzeichnenden Folgen dürfen keineswegs als Vorwand dienen, die Revision der CO₂-Verordnung oder deren Instrumente abschwächen oder verlangsamen zu wollen. Es existieren keine stichhaltigen Gründe, die eine Verzögerung von Klimamassnahmen rechtfertigen würden. Ganz im Gegenteil: Die Coronakrise zieht – gleich wie die Klimaveränderung – in erster Linie ärmsten und verwundbarsten Gruppen der Weltbevölkerung in Mitleidenschaft. Daher müssen alle zur Verfügung stehenden Mittel ergriffen werden, um den Klimaschutz zu beschleunigen. Eine weitere Verzögerung dringender Massnahmen birgt das Risiko, die Doppellast der Klima- und Coronakrise zu verschärfen anstatt sie zu verringern.

Wir bitten um Berücksichtigung der nachfolgenden Anträge und Erläuterungen zur Verbesserung der Verordnungsvorlage.

Freundliche Grüsse



Jürg Staudenmann
Fachverantwortlicher Umwelt- und Klimapolitik, Alliance Sud

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Vernehmlassungsvorlage vom 4.5.2020

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/mitteilungen.msg-id-78837.html>

Detaillierte Vernehmlassungsantwort mit begründeten Anträgen

Vorbemerkung

Die bisherige CO₂-Verordnung zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war bisher klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen bisher nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen selbst den gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angemessen, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Diese Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch strikt auf das geltende CO₂-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Pa Iv 17.405 Burkart.

Berücksichtigt die Vorlage die besondere Ausgangslage aufgrund der gegen Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen?

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund des Corona-Virus erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten für 2020 überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Benzinkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.

Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als sie eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selber fest: „In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus¹.“ Das aktuell gültige System hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im CO₂-Gesetz vom Parlament festgelegte CO₂-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen.

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;

b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;

c. *Streichen*

Begründung:

Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihr CO₂-Emissionen um die 9 g

¹ [Medienmitteilung des Bundesrates vom 18.2.2020](#)

CO₂/km (Zielerreichung der ungewichteten Emissionen) senken müssen².“ Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.“

Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie von 2013 S. 7720 beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die CO₂-Reduktion auf 680'000 Tonnen CO₂ pro Jahr, wenn Art. 27 CO₂V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von Art 27 CO₂V 460'000 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des Bundesrates von 2017 S. 3 bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in verlangte, als massive Verwässerung bezeichnet: „Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der Vorgaben und der CO₂-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper⁴.“

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialien entsprechend festgehalten.⁵ Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht.

Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

a. im Referenzjahr 2020: doppelt;

² Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 50

³ Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 32

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

⁵ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>

b.im Referenzjahr 2021: **1- fach**;

c. *Streichen*.

Begründung:

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es schlicht viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus widerspricht aber jeder Logik.

Verzerrter Umrechnungsfaktor NEFZ - WLTP

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der Vernehmlassungsvariante der CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

Wir begrüssen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht⁶ geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

⁶ Seiten 9 und 10

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsflächen von Neuwagenverkäufen aufgrund der Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt:

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1. 1. 2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1. 1. 2022) und somit nicht die Zeit der momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

Zudem: Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Biotreibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:
e. für das Jahr 2021: **15** Prozent.

Begründung:

Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t CO₂ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und amortisiert werden können.

Im Weiteren ist es uns wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art 90/91.

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Antrag Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung:

Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Biofuels als Brennstoffe

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung befürchten wir, dass die betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre

Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art 46ff und Anhang 9)

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren CO₂-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und Altpneus in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

15%-Schwelle

Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.

Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich 1:1 zu übernehmen. Dies garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

5. Verminderungsverpflichtungen

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass

Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.

Auslandszertifikate

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen, also ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.

Erleichtertes Reporting (Art 97-99)

Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüßen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und anwendet.

Elektronisch verschickt an:
Raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bundesamt für Umwelt BAFU
3003 Bern

Altdorf, 19. August 2020

Stellungnahme der Alpen-Initiative zur (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Alpen-Initiative setzt sich seit über dreissig Jahren dafür ein, dass das Alpengebiet als Lebensraum erhalten bleibt. Die Alpen sind ein sensibler Lebensraum: Klimaerhitzung fällt dort doppelt so stark als im globalen Durchschnitt aus. Diese ist wohl die grösste Gefahr den Lebensraum Alpen. Vor diesem Hintergrund engagiert sich die Alpen-Initiativen schon seit vielen Jahren im Rahmen von «Klimaschutz ist Alpenschutz, Alpenschutz ist Klimaschutz» für eine ambitionierte Klimapolitik.

Leider verfolgte die Schweiz (und auch anderen Staaten) in den letzten Jahrzehnten nur eine klar ungenügende Klimapolitik. Nur langsam zeichnen sich in einzelnen Bereichen Erfolge ab. Dabei sollte es viel schneller gehen, wenn wir das Paris Klimaabkommen und damit möglichst eine maximale Erwärmung von 1,5 Grad einhalten wollen. Genau bei diesem Tempo sollten wir im Rahmen des aktuell noch geltenden CO₂-Gesetzes, welches wegen Verzögerungen der neuen Gesetzesrevision auch noch länger in Kraft bleibt, ansetzen und nun dieses deutlich verschärfen. Aus Sicht der Alpen-Initiative ist es unverständlich, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum mit dem aktuellen Gesetz nicht vollständig ausreizt. Die Klimakrise kann nur mit einem grossen Effort und Engagement abgedefert werden. Wenn wir jetzt nur kleinere Fortschritte erzielen, müssen wir das in der Zukunft mit grösserem Einsatz kompensieren. Es ist darum nur fair und clever, wenn man nun im Rahmen der Möglichkeiten alles ausschöpft. Dies fordern wir in unserer Stellungnahme.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Django Betschart
Leiter Alpenschutzpolitik, stv. Geschäftsführer



Fabio Gassmann
Koordinator Bundespolitik

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Vernehmlassungsvorlage vom 4.5.2020

Basierend auf der Stellungnahme der Klima-Allianz Schweiz

Detaillierte Vernehmlassungsantwort mit begründeten Anträgen

Vorbemerkung

Die bisherige CO₂-Verordnung zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war bisher klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen bisher nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen selbst den gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angemessen, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Diese Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch strikt auf das geltende CO₂-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Pa Iv 17.405 Burkart.

Berücksichtigt die Vorlage die besondere Ausgangslage aufgrund der gegen Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen?

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund des Corona-Virus erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten für 2020 überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden. Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Treibstoffkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.

Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren

sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als sie eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selber fest: „In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus¹.“ Das aktuell gültige System hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im CO₂-Gesetz vom Parlament festgelegte CO₂-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen. Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;
- c. *Streichen*

Begründung:

Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihr CO₂-Emissionen um die 9 g CO₂/km (Zielerreichung der ungewichteten Emissionen) senken müssen².“ Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.“

Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie von [2013 S. 7720](#) beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die CO₂-Reduktion auf 680'000 Tonnen CO₂ pro Jahr, wenn Art. 27 CO₂V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von Art 27 CO₂V 460'000 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des Bundesra-

¹ [Medienmittlung des Bundesrates vom 18.2.2020](#)

² Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 50

³ Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 32

tes von [2017 S. 3](#) bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in verlangte, als massive Verwässerung bezeichnet: „Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der Vorgaben und der CO₂-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper⁴.“

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialien entsprechend festgehalten.⁵ Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht.

Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt;
- b. im Referenzjahr 2021: **1-fach**;
- c. *Streichen*.

Begründung:

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es schlicht viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus widerspricht aber jeder Logik.

Verzerrter Umrechnungsfaktor NEFZ - WLTP

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

⁵ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der Vernehmlassungsvariante der CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

Wir begrüssen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht⁶ geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsflächen von Neuwagenverkäufen aufgrund der Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt:

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1. 1. 2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1. 1. 2022) und somit nicht die Zeit der momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

Zudem: Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Bio-

⁶ Seiten 9 und 10

treibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

Antrag *Art. 89 Abs. 1 Bst. e:*

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:

e. für das Jahr 2021: **15** Prozent.

Begründung:

Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t CO₂ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationssatz von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in Betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und amortisiert werden können. Im Weiteren ist es uns wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art. 90/91.

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Antrag *Art. 94 Abs. 1 Bst. d*

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung:

Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Biofuels als Brennstoffe

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung befürchten wir, dass die betroffenen Firmen- und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art 46ff und Anhang 9)

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren CO₂-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und Altpneus in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

15%-Schwelle

Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.

Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich 1:1 zu übernehmen. Dies garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

5. Verminderungsverpflichtungen

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.

Auslandszertifikate

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen, also ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.

Erleichtertes Reporting (Art 97-99)

Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüßen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und anwendet.

Réponse à la procédure de consultation relative à la

Révision partielle de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂)

Projet mis en consultation le 4.5.2020

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/communiqués.msg-id-78837.html>

Préambule

L'ordonnance actuelle sur le CO₂ destinée à mettre en œuvre la loi sur le CO₂, en vigueur depuis le 1.1.2013, présente clairement des lacunes. À ce jour, le Conseil fédéral n'a pas exploité toutes ses compétences en la matière. Même après l'aboutissement de l'accord de Paris sur le climat, l'ordonnance n'a pas été corrigée comme prévu. Aussi, les durcissements de la loi à la suite de l'adoption de la Stratégie énergétique 2050 par le peuple n'ont pas été réalisés dans la mesure suffisante.

La crise et l'urgence climatiques dues à l'immobilisme mondial en la matière ne tolèrent pas que les gouvernements n'utilisent pas pleinement leur marge de manœuvre législative. Si l'on veut réaliser les objectifs climatiques découlant de l'accord de Paris, que le Parlement a déjà confirmés, il serait approprié d'édicter des réglementations tournées vers l'avenir. Cette réponse à la consultation se limite toutefois strictement à la loi sur le CO₂ en vigueur et aux modifications décidées dans le cadre de l'initiative parlementaire 17.405 Burkart.

Le projet tient-il compte de la situation exceptionnelle due aux mesures prises en réponse à la crise du coronavirus et à leurs conséquences?

Le projet mis en consultation a été élaboré avant la définition des mesures de lutte contre le coronavirus. Un effondrement de la demande et/ou de la production provoqué par les mesures de lutte contre la pandémie ne doit pas conduire à un affaiblissement des conditions cadres dans lesquelles s'inscrit la protection du climat. En effet, une protection du climat efficace exige des modifications profondes des infrastructures et des conditions cadres, qui doivent être mises en œuvre sans délai. Les réductions temporaires des émissions ne remplacent pas la modification des règles en vigueur. Nous demandons à l'administration de déterminer quels effets particuliers de la crise du coronavirus vident de sens ou retardent la modification des conditions cadres. Comment a-t-on prévu de s'assurer que les compagnies aériennes ne seront pas inondées de droits d'émission attribués gratuitement pour 2020 et qu'elles ne les utiliseront pas aussi pour 2021 et les années suivantes, de sorte que le système d'échange de quotas d'émission, resté de toute manière sans effets à ce jour, serve même abusivement à générer des rentes non justifiées à long terme?

Nous attendons par ailleurs du Conseil fédéral qu'il prenne des mesures supplémentaires adaptées aux besoins et aux possibilités afin de renforcer l'effet de protection climatique au-delà de la mise en œuvre de la loi sur le CO₂.

1. Prescriptions concernant les émissions de CO₂ des véhicules neufs

L'objectif CO₂ du parc de voitures neuves est la mesure de politique climatique la plus importante dans le secteur des transports. Il n'y a que dans le trafic routier que les émissions de CO₂ sont toujours plus élevées qu'en 1990. L'importance d'un objectif efficace pour le parc de voitures neuves est donc primordiale, puisqu'il s'agit actuellement du moyen le plus performant pour réduire les

émissions de CO₂ nuisant au climat dans le domaine du trafic individuel motorisé. Cette mesure n'a pas seulement pour effet de réduire les émissions de CO₂, mais est également intéressante pour les automobilistes, puisqu'elle leur permet de faire des économies sur les frais de carburant. Une réduction des objectifs CO₂ pour le parc de voitures neuves accroît l'attractivité de l'électromobilité et d'autres formes de motorisations alternatives.

Toutefois, sous sa forme actuelle, l'ordonnance sur le CO₂ contient malheureusement trop d'exceptions et de failles. Les différents mécanismes destinés à affaiblir l'objectif pour les voitures neuves s'additionnent et affaiblissent massivement l'effet global. Nous reconnaissons que certaines améliorations ont été apportées à la présente révision. Néanmoins, les faiblesses restantes sont toujours trop nombreuses. Ensemble, elles entraînent un décalage trop important entre les effets réels de l'ordonnance et les promesses faites aux citoyens à l'occasion de la votation populaire sur la Stratégie énergétique 2050. Tel qu'il est défini, l'objectif pour les voitures neuves n'entraîne qu'un tiers des économies de CO₂ qu'il serait en principe possible de réaliser. Le Conseil fédéral le constate lui-même: «En 2017 et en 2018, (les émissions) ont cependant à nouveau augmenté; les prescriptions n'ont donc pas eu l'effet voulu¹.» Le système en vigueur actuellement s'est donc révélé insuffisant pour atteindre les objectifs de réduction du parc de véhicules neufs visés et définis par le Parlement dans la loi sur le CO₂.

Afin que l'objectif défini pour les voitures neuves déploie son effet, les modifications suivantes sont nécessaires:

Suppression de l'objectif partiel pour le parc de véhicules

Proposition pour l'art 27, al. 2:

² S'agissant du calcul des émissions moyennes de CO₂ d'un parc de véhicules neufs selon l'al. 1, les parts suivantes de ses véhicules avec les émissions de CO₂ les plus basses sont prises en compte pour les années de référence 2020 à 2021:

a. pour l'année de référence 2020: 85%;

a. pour l'année de référence 2021: **100%**;

c. *Supprimer*

Développement:

Concernant l'effet en matière de CO₂, le phasing-in (objectif partiel du parc de véhicules) joue un rôle décisif. En effet, il a pour effet d'affaiblir sensiblement l'objectif du parc de voitures neuves. Dans son rapport de février 2020, la Confédération écrit à ce sujet: «Ainsi, si les importateurs n'avaient pas pu bénéficier des modalités d'exécution [note: phasing-in et super credits] dans le calcul des émissions, ils auraient, dans des faits, dû réduire en moyenne leurs émissions de CO₂ d'environ 9 g CO₂/km (écart par rapport à l'objectif des émissions non pondérées)².» Parmi les modalités d'introduction, le phasing-in a en particulier pour effet une hausse des émissions de CO₂. Le Conseil fédéral note encore: «En outre, durant les années transitoires 2013 et 2014, on observe les effets des modalités d'introduction des prescriptions, notamment pendant la phase d'introduction («phasing-in»), qui a sensiblement simplifié la réalisation des objectifs pour les importateurs³.»

Les informations publiées par le Conseil fédéral avant la votation populaire sur la Stratégie énergétique 2050 montrent également que la réduction des émissions de CO₂ est moindre d'un tiers si ce point de l'ordonnance n'est pas modifié. Dans son message relatif au premier paquet de

¹ [Communiqué de presse du Conseil fédéral du 18.2.2020](#)

² Rapport intitulé «Effets des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ pour les voitures de tourisme neuves entre 2012 et 2018. Rapport du DETEC à l'attention des commissions de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie CEATE du Conseil national et du Conseil des États», p. 35

³ Rapport intitulé «Effets des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ pour les voitures de tourisme neuves entre 2012 et 2018. Rapport du DETEC à l'attention des commissions de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie CEATE du Conseil national et du Conseil des États», p. 55

mesures de la Stratégie énergétique 2050 de [2013, à la p. 6938](#), le Conseil fédéral chiffre la réduction moyenne des émissions de CO₂ pour les années 2016 à 2030 de l'ordre de 680 000 tonnes si l'art. 27 de l'ordonnance sur le CO₂ est modifié. Dans la version non modifiée de l'art 27 de l'ordonnance sur le CO₂, la réduction est de 460 000 tonnes de CO₂ par année (voir les indications du Conseil fédéral de [2017, p. 3](#) dans le cas d'un calendrier non analogue à celui de l'UE). Sans la suppression de l'objectif partiel du parc de véhicules demandé ici, l'objectif relatif au parc de voitures neuves entraîne une économie de CO₂ inférieure d'un tiers à ce qui avait été promis dans le cadre de la Stratégie énergétique 2050.

Lors des débats sur la stratégie énergétique au Conseil des États, le Conseil fédéral a lui-même qualifié de dilution une proposition de minorité Imoberdorf (rejetée) qui demandait également un phasing-in allant au-delà de la réglementation de l'UE. «Il s'agirait naturellement d'un affaiblissement massif des directives et des valeurs cibles en matière de CO₂; pas seulement pour les voitures de tourisme, mais aussi pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers.⁴»

La suppression de l'objectif partiel pour le parc de voitures de tourisme proposée ici correspond en outre à la volonté politique actuelle de la commission de l'environnement du Conseil des États. Ce point a été confirmé par le rapporteur de la commission du Conseil des États, D. Müller.⁵ Entretemps, cette volonté a été explicitement traduite en texte de loi (art. 11, al. 2 de la loi sur le CO₂ totalement révisée) au Conseil des États et, le 10 juin 2020, aussi au Conseil national.

Une mise en œuvre telle qu'elle est prévue dans l'UE est donc indiquée et devrait avoir eu lieu depuis longtemps.

Abrogation des super crédits

Proposition pour l'art 27, al. 3:

³ S'agissant du calcul des émissions moyennes de CO₂ d'un parc de véhicules neufs selon l'al. 1, les véhicules dont les émissions de CO₂ sont inférieures à 50 g CO₂/km sont pris en compte comme suit jusqu'à une réduction des émissions moyennes de CO₂ du parc de véhicules neufs en question d'au plus 7,5 g CO₂/km au total pour les années de référence 2020 à 2021:

a. pour l'année de référence 2020: à double;

a. pour l'année de référence 2021: **1 fois**;

c. *Supprimer*

Développement:

Les véhicules qui peuvent être comptés plusieurs fois selon la réglementation proposée sont des véhicules électriques et hybrides plug-in. Ces véhicules profitent déjà fortement du fait que les émissions de CO₂ de la production d'électricité ne sont pas prises en compte. Même s'ils ne sont comptés qu'une fois, il s'agit, pour les importateurs, d'une incitation forte à vendre des voitures électriques et hybrides plug-in dans le but de réduire la moyenne individuelle de leur parc de véhicules. Une prise en compte multiple de véhicules émettant moins de 50 g CO₂/km entraînerait toutefois une surcompensation des véhicules émettant beaucoup de CO₂ et affaiblirait fortement l'effet des prescriptions relatives aux émissions de CO₂.

Une comparaison avec les notes scolaires permet de mieux illustrer la situation: si, à l'école, chaque note supérieure à 5.0 comptait double, il serait nettement plus facile de réussir l'année. Néanmoins, un tel mécanisme va à l'encontre de toute logique.

⁴ Mme la conseillère fédérale Doris Leuthard le 23 septembre 2015 au Conseil des États

⁵ <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>

Facteur de conversion NCEC – WLTP

En vertu de l'ordonnance sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique (OEEE) en vigueur, l'objectif de 95 g basé sur le NCEC correspond, pour les voitures de tourisme, à une valeur cible WLTP de 115 g/km. Dans la variante de l'ordonnance sur le CO₂ en consultation, cette valeur WLTP est relevée à 118 g/km. Le facteur de conversion pour la valeur NCEC des voitures de tourisme passe ainsi de 1.21 à 1.24. Dans le cas des voitures de livraison, il est même de 1.27.

Nous considérons que l'augmentation de ce facteur de conversion est problématique, puisqu'elle entraîne un net affaiblissement de l'effet des prescriptions en matière d'efficacité. Nous demandons en conséquence que le facteur de conversion fasse l'objet d'un nouvel examen.

Mise en circulation abusive de voitures électriques en Suisse

Nous saluons vivement le fait qu'à l'art. 17, la Confédération cesse enfin de tolérer la mise en circulation abusive de voitures électriques en Suisse. Comme décrit dans le rapport explicatif⁶, divers véhicules électriques ont été mis en circulation en Suisse dans le seul but de maintenir artificiellement basse la moyenne du parc de voitures et, de fait, les prestations de remplacement. Ces modèles n'étaient pourtant pas prévus pour le marché suisse. Sans jamais avoir circulé en Suisse, ces véhicules sont réexportés à l'étranger en tant que prétendues occasions. Cette faille a aussi été exploitée par la déclaration de voitures de tourisme comme voitures de livraison. Il est donc urgent de modifier l'art. 17 tel que proposé.

L'objectif du parc de voitures neuves et la pandémie de coronavirus

En lien avec la fermeture des surfaces de vente des concessionnaires automobiles suite à la crise du coronavirus au début de l'année 2020, les précisions suivantes méritent d'être apportées:

La consultation concerne la période depuis le 1.1.2021 et jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur le CO₂ (probablement le 1.1.2022) et donc pas la période de pandémie actuelle. Les prescriptions pour 2020 ne sont pas concernées par cette ordonnance.

En outre, si les ventes de voitures régressent en raison de la situation économique, cette situation n'a en tant que telle aucune influence sur les émissions de CO₂ moyennes des voitures neuves. La réalisation de l'objectif s'en trouve au contraire facilitée, les périodes de récession économique poussant les consommateurs à acheter plutôt des véhicules meilleurs marchés, plus petits et plus légers.

2. Obligation de compensation pour les importateurs de carburants

À ce jour, le Conseil fédéral ne s'est pratiquement pas servi de l'instrument de l'obligation de compensation. Les importateurs de carburant devaient, au début, compenser 2% du CO₂ émis par l'essence et le diesel vendus et, en dernier lieu, 10% de celui-ci. La loi prévoit cependant que le Conseil fédéral puisse porter ce taux à 40% au maximum. Eu égard au fait qu'il apparaît, depuis plusieurs années, que la loi sur le CO₂ ne permet pas de réaliser les objectifs définis, il est grand temps d'augmenter ce taux de compensation. Comme une augmentation du taux actuel de 10% à 40%, le maximum, n'est pas réalisable en Suisse en l'espace de quelques mois et que les réductions à l'étranger conformes à l'accord de Paris seront pratiquement exclues en 2021, une telle augmentation ne ferait qu'entraîner un pic des importations de biocarburants. Comme le Parlement demande un taux de compensation en Suisse d'au moins 15% pour 2022 dans la loi sur CO₂

⁶ Pages 9 et 10

totalemment révisée, un taux nettement plus important pour 2021 provoquerait une politique du «stop and go».

Proposition pour l'art. 89, al. 1, let. e:

¹ Les émissions de CO₂ générées lors de l'utilisation énergétique des carburants mis à la consommation au cours de l'année concernée doivent être compensées. Le taux de compensation est fixé comme suit:

e. pour 2021: **15%**.

Développement:

Au lieu du taux de 12% proposé par le Conseil fédéral, nous proposons de procéder directement à une augmentation à 15%, pour combler au moins une partie essentielle de la lacune attendue au niveau de la réalisation de l'objectif (effet de réduction supplémentaire de 500 000 t CO₂ en 2021 par rapport à la proposition du Conseil fédéral). Cette solution est également en phase avec la nouvelle loi sur le CO₂ et tout à fait justifiable dans le cadre de la loi en vigueur. Le supplément de compensation maximum de 5 ct/l ne serait pas non plus remis en question. Pour terminer, la Suisse disposerait ainsi d'un paquet incitatif mettant un accent prononcé sur les régions périphériques, en permettant par exemple de réaliser de nouveaux projets dans le secteur du biogaz. Pour les responsables de tels projets, il est avantageux de pouvoir mettre les centrales en service en 2021 déjà et, de cette manière, de les faire fonctionner une année de plus jusqu'en 2030, ce qui influence favorablement leur amortissement.

De plus, nous jugeons important que les exigences écologiques et sociales à l'égard des biocarburants s'appliquent et soient vérifiées comme prévu. Nous soutenons également les modifications apportées aux art. 90/91.

3. Taxe sur le CO₂ prélevée sur les combustibles (art. 94ss)

La loi sur le CO₂, dont les principaux instruments de protection du climat ont été prolongés par le Parlement, a été explicitement modifiée à l'art. 3, al. 1bis pour qu'en 2021, les émissions diminuent de 1,5% supplémentaire et pour qu'un objectif de réduction en Suisse de 21,5% soit réalisé pour la période de 1990 à 2021. Il est donc parfaitement insuffisant de prévoir une éventuelle modification de la taxe sur le CO₂ pour le 1.1.2022 seulement. L'explication selon laquelle l'effet d'annonce entraîne déjà une réduction est peu pertinente si les données d'émissions correspondantes et donc les décisions concernant la modification ne peuvent être prises qu'en juin 2021.

Nous demandons en conséquent la modification suivante:

Art. 94, al. 1, let. d

¹ Le montant de la taxe augmente comme suit:

d. à partir du 1^{er} janvier 2021: à 120 francs par tonne de CO₂, si, en 2019, les émissions de CO₂ générées par les combustibles sont supérieures à **68,5 %** des émissions de 1990.

Développement: cette adaptation maintient la trajectoire linéaire de réduction actuelle, mais se base sur l'année de référence 2019, ce qui permet une éventuelle introduction au 1.1.2021 et déploie donc son plein effet en 2021.

Les biofuels en tant que combustibles

La réglementation proposée à l'art. 95 ne doit pas conduire à ce que les règles en vigueur en Suisse pour les biocarburants puissent aussi être appliquées aux biocombustibles. Les normes

environnementales et sociales doivent être respectées par tous les biofuels dans la mesure où ils doivent être pris en compte dans le calcul de la réduction des émissions de CO₂. Malheureusement, dans ce cas aussi, l'effet de réduction est fréquemment surestimé d'un facteur 2, les biocarburants et les biocombustibles étant à tort pris en compte dans le calcul comme neutres en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Ce problème doit être supprimé dans la révision totale de la loi sur le CO₂.

4. Échange de quotas d'émission

Au vu des expériences réalisées en Europe et en Suisse avec le système d'échange de quotas d'émission et de la mise en œuvre actuellement prévue dans l'UE et en Suisse, nous craignons que les incitations ne suffisent pas à motiver les entreprises et les sites industriels concernés à faire progresser leur décarbonisation de façon ciblée. Comme ce mécanisme ne peut pas être corrigé au niveau de l'ordonnance, nous nous limitons à quelques points:

Report des droits d'émission

Les droits d'émission attribués gratuitement jusqu'à fin 2020 ne doivent pas être reportés à la période de Paris à partir de 2021. En particulier pour 2020 également, il faut s'attendre à une répartition excessive massive de droits d'émission gratuits en raison de la diminution des activités due aux mesures prises pour lutter contre le coronavirus. Le report de tels certificats à la période de Paris aurait pour effet d'affaiblir davantage les objectifs climatiques de l'accord de Paris.

Facteurs d'émission pour les référentiels (art. 46ss et annexe 9)

L'annexe 9 décrit comment procéder quand, pour les référentiels de l'UE, des facteurs d'émission de CO₂ nettement plus élevés que ceux appliqués à l'électricité suisse ont été utilisés pour les calculs.

La situation est identique pour le plastique usagé, les pneus usagés, etc., utilisés comme carburants de remplacement dans l'industrie du ciment. Il est parfaitement incompréhensible et illogique que le plastique et les pneus usagés soient pris en compte avec des facteurs d'émission nettement plus élevés en Allemagne qu'en Suisse. D'autant plus qu'ils sont même en partie importés d'Allemagne. Nous demandons que soient appliqués les mêmes facteurs d'émission que ceux utilisés pour le calcul des référentiels! Ce principe correspond aussi à la logique appliquée à l'interchangeabilité électricité/combustibles.

Seuil de 15%

Tant pour le niveau d'activité que pour les référentiels, un seuil arbitraire d'une modification de 15% est prescrit. Concrètement, cela signifie que des incitations perverses sont constamment créées pour approcher au plus près ou dépasser à peine ce seuil.

Mais si des niveaux d'activité et des facteurs sont de toute manière définis chaque année et qu'ils influencent le référentiel, il n'y a aucune raison de ne pas reprendre ces écarts annuels tels quels. Ceci garantirait l'impossibilité de contourner la loi au détriment du climat, pour éviter des pertes ou réaliser des rentes supplémentaires.

5. Engagements de réduction

Recalculer les objectifs fondés sur un plan de mesures

Alors qu'il est évident que les objectifs de réduction des émissions soient prolongés de manière linéaire, le mode de calcul pour les objectifs fondés sur un plan de mesure est plutôt aventureux et ne suit pas le principe voulant que des mesures économiques (y compris la taxe sur le CO₂) soient mises en œuvre. C'est pourquoi nous proposons que les entreprises soient motivées à se fixer de nouveaux engagements de réduction adaptés pour l'année 2021, reflétant non pas la situation technique et économique de 2013, mais celle de 2021.

Dépassement des objectifs

Nous interprétons l'art. 146f de telle manière que même les dépassements d'objectifs de la période avant 2013 puissent encore être prise en compte en 2021. Si tel est bien le cas, nous nous opposons à cette aberration. De manière générale, il ne devrait pas y avoir de reports à l'année 2021 de la période de Kyoto achevée en 2020.

Certificats étrangers

Si des certificats étrangers sont pris en compte pour l'année 2021, ceux-ci doivent impérativement satisfaire les règles de l'art. 6.2 de l'accord de Paris sur le climat, c'est-à-dire présenter un *corresponding adjustment* et un transfert ITMO.

Reporting facilité (art. 97-99)

De manière générale, nous saluons les efforts en vue de simplifier la bureaucratie. Néanmoins, les rapports du Contrôle fédéral des finances (CDF) ont aussi montré que les contrôles effectués jusqu'à présent étaient souvent insuffisants. Ici, ces simplifications ne sont justifiées que si l'Administration fédérale des douanes (AFD) effectue réellement des contrôles ponctuels, qu'elle dispose de mécanismes de sanction efficaces et qu'elle les applique.



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Uster, 7. August 2020

Stellungnahme zum Anhörungsverfahren zur CO2-Verordnung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Da unsere Unternehmung im Bereich des Personenwagenimports tätig ist, möchten wir Ihnen hiermit unsere **Anliegen im Zusammenhang mit der laufenden Anhörung zur CO2-Verordnung** zukommen lassen.

Vor allem die **fehlenden CO2-Nischenziele** für Autos ohne Europäische Genehmigung beeinträchtigen unsere Tätigkeit beträchtlich. Für uns ist es nicht nachvollziehbar, wieso diese Fahrzeuge gegenüber Europäischen Produkten mit Nischenzielen von den Schweizer Behörden benachteiligt werden und fordern Ihr Amt dazu auf, diese Ungleichbehandlung zu beheben.

Weiter möchten wir Sie darauf hinweisen, dass mit der **existierenden 6-Monats-Regelung (Art. 17)** auch viele **Occasionen besteuert** werden, welche die CO2-Steuer bei der Erstzulassung im Europäischen Ausland bereits bezahlt haben und möchten Sie zu einer Verkürzung oder zu einer Eliminierung dieser Frist anhalten.

Um den bürokratischen Aufwand einzudämmen beantragen wir zusätzlich den **Entfall des Dokumentenversands ans ASTRA bei Typenschein-X-Fahrzeugen**, was zurzeit erhebliche Unkosten verursacht.

Um die CO2-Reduktion im automobilen Bereich weiter zu fördern schlagen wir zudem vor, die **Mehrfachgewichtung von Green-Fahrzeugen** unter 50g CO2 pro km (doppelt) zu verlängern, sowie die Limitierung auf 7,5g aufzuheben und für die **Übertragbarkeit von CO2-Guthaben** am Ende der jeweiligen Abrechnungsperioden zu sorgen.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Auto Discount Uster AG

Mario Flückiger
Geschäftsleitung

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Ort, Datum

Rueun 06.08.2020

Stellungnahme zur Änderung der CO2-Verordnung / laufende Anhörung

Sehr geehrte Damen und Herren

Unsere Firma ist im Import von Personenwagen tätig und deshalb auch vom CO2-Gesetz und der dazugehörigen Verordnung betroffen. Deshalb möchten wir Sie im Bezug auf die laufende Anhörung um folgende Änderungen bitten:

- **Entfall der 6-Monats Frist zur Besteuerung von jungen Occasionen:** Diese Frist ist ungerecht, weil sie die Autos nach der ersten Inverkehrsetzung in der EU ein zweites Mal besteuert.
- **Entfall des Papierversands ans ASTRA:** Der Versand aller für die Zulassung wichtigen Dokumente ans ASTRA bei Typenschein X Autos führt in unserem Betrieb zu längeren Standzeiten und höheren Kosten.
- **Erlass von Nischenzielen für Amerikaner:** Momentan werden Autos, die nicht aus der EU stammen, durch die fehlenden Nischen- und Kleinherstellerziele ohne nachvollziehbaren Grund benachteiligt.
- **Ermöglichung der Übertragung von CO2-Guthaben:** Verfügt ein Importeur nach Ablauf einer Abrechnungsperiode über Guthaben in seiner CO2-Abrechnung, sollen diese aufs nächste Jahr übertragen werden können, damit man sie nicht möglichst aufbrauchen muss.
- **Verlängerung der Mehrfachgewichtung:** Die 2-fache Gewichtung von Autos, die unter 50g CO2/km emittieren, soll auch in Zukunft weitergeführt werden, da das ein grosser Anreiz für den Import solcher Personenwagen darstellt. Die kontraproduktive Limitierung von 7,5g sollte wegfallen.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Wünsche und halten uns für weitere Informationen oder Fragen zur Verfügung

Mit freundlichen Grüssen

Firma

Name, Funktion

Friberg Daniel Geschäftsführer



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Zürich, 10.08.2020

Eingabe zur Anhörung der CO2-Verordnung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Wir beziehen uns auf die laufende Vernehmlassung zur CO2-Verordnung. Da auch unsere Unternehmung Autos importiert, möchten wir Ihnen hiermit unsere diesbezüglichen Anliegen zukommen lassen.

Die Pflicht zum Versand von Dokumenten ans ASTRA für die Besteuerung von nicht typengenehmigten Fahrzeugen (Typenschein X) verursacht in unserem Betrieb einen grossen Papierkrieg. Mit Entfall dieser Auflage würden unsere bürokratischen Umtriebe wieder auf ein annehmbares Mass reduziert.

Auch sind wir erstaunt darüber, dass Amerikaner nicht wie Europäer von speziellen Nischenzielen profitieren können, denn damit werden sie im Konkurrenzkampf erheblich schlechter gestellt. Entsprechend möchten wir Sie hiermit darum bitten, diese Diskriminierung zu beheben, indem auch für die davon betroffenen Marken und Modelle Nischenziele beantragt werden können.

Zudem haben wir ursprünglich angenommen, dass die Besteuerung nur für Neuwagen gilt. Die in Artikel 17 festgehaltene 6 monatige Frist besteuert aber auch Occasionen, was aus unserer Sicht dem Sinn des CO2-Gesetzes widerspricht und zu Doppelbesteuerungen mit der EU führt. Wir möchten Sie deshalb darum bitten, diese Frist entfallen zu lassen.

Zuletzt fragen wir uns, wieso ein allfälliger CO2-Bonus am Jahresende nicht auf das nächste Jahr übertragen werden kann und sehr umweltfreundliche Fahrzeuge nicht mehr mehrfach mit dem Faktor 2 zählen und die Limitierung von 7,5g wegfallen könnte. Mit einer Änderung bzw. Weiterführung dieser beiden Elemente könnte aus unserer Sicht noch viel mehr CO2 eingespart werden.

Für Ergänzungen oder Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung!

Freundliche Grüsse


Auto Höngg Belfanti AG
Limmattalstrasse 136
8049 Zürich

Marco Belfanti, Inhaber

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Wohlen, 17.08.2020

Stellungnahme zum Anhörungsverfahren zur CO2-Verordnung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Da unsere Unternehmung im Bereich des Personenwagenimports tätig ist, möchten wir Ihnen hiermit unsere **Anliegen im Zusammenhang mit der laufenden Anhörung zur CO2-Verordnung** zukommen lassen.

Vor allem die **fehlenden CO2-Nischenziele** für Autos ohne Europäische Genehmigung beeinträchtigen unsere Tätigkeit beträchtlich. Für uns ist es nicht nachvollziehbar, wieso diese Fahrzeuge gegenüber Europäischen Produkten mit Nischenzielen von den Schweizer Behörden benachteiligt werden und fordern Ihr Amt dazu auf, diese Ungleichbehandlung zu beheben.

Weiter möchten wir Sie darauf hinweisen, dass mit der **existierenden 6-Monats-Regelung (Art. 17) auch viele Occasionen besteuert** werden, welche die CO2-Steuer bei der Erstzulassung im Europäischen Ausland bereits bezahlt haben und möchten Sie zu einer Verkürzung oder zu einer Eliminierung dieser Frist anhalten.

Um den bürokratischen Aufwand einzudämmen beantragen wir zusätzlich den **Entfall des Dokumentenversands ans ASTRA bei Typenschein-X-Fahrzeugen**, was zurzeit erhebliche Unkosten verursacht.

Um die CO2-Reduktion im automobilen Bereich weiter zu fördern schlagen wir zudem vor, die **Mehrfachgewichtung von Green-Fahrzeugen** unter 50g CO2 pro km (doppelt) zu verlängern, sowie die Limitierung auf 7,5g aufzuheben und für die **Übertragbarkeit von CO2-Guthaben** am Ende der jeweiligen Abrechnungsperioden zu sorgen.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Auto Kunz AG



Roger Kunz, CEO

Auto Steiner Zürich AG
Winterthurerstrasse 698
8051 Zürich

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Zürich, 18.08.20

Eingabe zur Anhörung der CO2-Verordnung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Wir beziehen uns auf die laufende Vernehmlassung zur CO2-Verordnung. Da auch unsere Unternehmung Autos importiert, möchten wir Ihnen hiermit unsere diesbezüglichen Anliegen zukommen lassen.

Die Pflicht zum Versand von Dokumenten ans ASTRA für die Besteuerung von nicht typengenehmigten Fahrzeugen (Typenschein X) verursacht in unserem Betrieb einen grossen Papierkrieg. Mit Entfall dieser Auflage würden unsere bürokratischen Umtriebe wieder auf ein annehmbares Mass reduziert.

Auch sind wir erstaunt darüber, dass Amerikaner nicht wie Europäer von speziellen Nischenzielen profitieren können, denn damit werden sie im Konkurrenzkampf erheblich schlechter gestellt. Entsprechend möchten wir Sie hiermit darum bitten, diese Diskriminierung zu beheben, indem auch für die davon betroffenen Marken und Modelle Nischenziele beantragt werden können.


Zudem haben wir ursprünglich angenommen, dass die Besteuerung nur für Neuwagen gilt. Die in Artikel 17 festgehaltene 6 monatige Frist besteuert aber auch Occasionen, was aus unserer Sicht dem Sinn des CO2-Gesetzes widerspricht und zu Doppelbesteuerungen mit der EU führt. Wir möchten Sie deshalb darum bitten, diese Frist entfallen zu lassen.

Zuletzt fragen wir uns, wieso ein allfälliger CO2-Bonus am Jahresende nicht auf das nächste Jahr übertragen werden kann und sehr umweltfreundliche Fahrzeuge nicht mehr mehrfach mit dem Faktor 2 zählen und die Limitierung von 7,5g wegfallen könnte. Mit einer Änderung bzw. Weiterführung dieser beiden Elemente könnte aus unserer Sicht noch viel mehr CO2 eingespart werden.

Für Ergänzungen oder Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung!

Freundliche Grüsse

Auto Steiner Zürich AG



Oliver Steiner
Geschäftsführer

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Gwatt, 21.08.2020

Stellungnahme zum Anhörungsverfahren zur CO2-Verordnung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Da unser Verband mit den angeschlossenen Unternehmungen auch im Bereich des Personenwagenimports tätig sind, möchten wir Ihnen hiermit unsere **Anliegen im Zusammenhang mit der laufenden Anhörung zur CO2-Verordnung** zukommen lassen. Für die detaillierten Anträge verweisen wir auf die Stellungnahme des Verband freier Autohandel Schweiz (VFAS).

Vor allem die **fehlenden CO2-Nischenziele** für Autos ohne Europäische Genehmigung beeinträchtigen die Tätigkeit unserer Mitglieder beträchtlich. Für uns ist es nicht nachvollziehbar, wieso diese Fahrzeuge gegenüber Europäischen Produkten mit Nischenzielen von den Schweizer Behörden benachteiligt werden und fordern Ihr Amt dazu auf, diese Ungleichbehandlung zu beheben.

Weiter möchten wir Sie darauf hinweisen, dass mit der **existierenden 6-Monats-Regelung (Art. 17) auch viele Occasionen besteuert** werden, welche die CO2-Steuer bei der Erstzulassung im Europäischen Ausland bereits bezahlt haben und möchten Sie zu einer Verkürzung oder zu einer Eliminierung dieser Frist anhalten.

Um den bürokratischen Aufwand einzudämmen beantragen wir zusätzlich den **Entfall des Dokumentenversands ans ASTRA bei Typenschein-X-Fahrzeugen**, was zurzeit erhebliche Unkosten verursacht.

Um die CO2-Reduktion im automobilen Bereich weiter zu fördern schlagen wir zudem vor, die **Mehrfachgewichtung von Green-Fahrzeugen** unter 50g CO2 pro km (doppelt) zu verlängern, sowie die Limitierung auf 7,5g aufzuheben und für die **Übertragbarkeit von CO2-Guthaben** am Ende der jeweiligen Abrechnungsperioden zu sorgen.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

ATVSL
Auto Tuning & Design Verband Schweiz

Adrian Stucki, Technik 

ATVSL ;Auto Tuning & Design Verband Schweiz; Oberstrasse 25; CH-3360 Herzogenbuchsee; Tel. 0041 79 729 30 31



Auto Vonk Sagl

Official Maserati Service Partner
Via Campo dell'Era 15
6594 Contone

Phone: +41(0)91 780 48 44

Fax: +41(0)91 751 17 26

info@autovonk.ch

www.autovonk.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Contone 17.08.2020

Stellungnahme zum Anhörungsverfahren zur CO2-Verordnung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Da unsere Unternehmung im Bereich des Personenwagenimports tätig ist, möchten wir Ihnen hiermit unsere **Anliegen im Zusammenhang mit der laufenden Anhörung zur CO2-Verordnung** zukommen lassen.

Vor allem die **fehlenden CO2-Nischenziele** für Autos ohne Europäische Genehmigung beeinträchtigen unsere Tätigkeit beträchtlich. Für uns ist es nicht nachvollziehbar, wieso diese Fahrzeuge gegenüber Europäischen Produkten mit Nischenzielen von den Schweizer Behörden benachteiligt werden und fordern Ihr Amt dazu auf, diese Ungleichbehandlung zu beheben.

Weiter möchten wir Sie darauf hinweisen, dass mit der **existierenden 6-Monats-Regelung (Art. 17) auch viele Occasionen besteuert** werden, welche die CO2-Steuer bei der Erstzulassung im Europäischen Ausland bereits bezahlt haben und möchten Sie zu einer Verkürzung oder zu einer Eliminierung dieser Frist anhalten.

Um den bürokratischen Aufwand einzudämmen beantragen wir zusätzlich den **Entfall des Dokumentenversands ans ASTRA bei Typenschein-X-Fahrzeugen**, was zurzeit erhebliche Unkosten verursacht.

Um die CO2-Reduktion im automobilen Bereich weiter zu fördern schlagen wir zudem vor, die **Mehrfachgewichtung von Green-Fahrzeugen** unter 50g CO2 pro km (doppelt) zu verlängern, sowie die Limitierung auf 7,5g aufzuheben und für die **Übertragbarkeit von CO2-Guthaben** am Ende der jeweiligen Abrechnungsperioden zu sorgen.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse,
Dennis Vonk
CEO&Owner

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "Dennis Vonk".

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Volketswil, 10. August 2020

Eingabe zur Anhörung der CO2-Verordnung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Wir beziehen uns auf die laufende Vernehmlassung zur CO2-Verordnung. Da auch unsere Unternehmung Autos importiert, möchten wir Ihnen hiermit unsere diesbezüglichen Anliegen zukommen lassen.

Die Pflicht zum Versand von Dokumenten ans ASTRA für die Besteuerung von nicht typengenehmigten Fahrzeugen (Typenschein X) verursacht in unserem Betrieb einen grossen Papierkrieg. Mit Entfall dieser Auflage würden unsere bürokratischen Umtriebe wieder auf ein annehmbares Mass reduziert.

Auch sind wir erstaunt darüber, dass Amerikaner nicht wie Europäer von speziellen Nischenzielen profitieren können, denn damit werden sie im Konkurrenzkampf erheblich schlechter gestellt. Entsprechend möchten wir Sie hiermit darum bitten, diese Diskriminierung zu beheben, indem auch für die davon betroffenen Marken und Modelle Nischenziele beantragt werden können.

Zudem haben wir ursprünglich angenommen, dass die Besteuerung nur für Neuwagen gilt. Die in Artikel 17 festgehaltene 6 monatige Frist besteuert aber auch Occasionen, was aus unserer Sicht dem Sinn des CO2-Gesetzes widerspricht und zu Doppelbesteuerungen mit der EU führt. Wir möchten Sie deshalb darum bitten, diese Frist entfallen zu lassen.

Zuletzt fragen wir uns, wieso ein allfälliger CO2-Bonus am Jahresende nicht auf das nächste Jahr übertragen werden kann und sehr umweltfreundliche Fahrzeuge nicht mehr mehrfach mit dem Faktor 2 zählen und die Limitierung von 7,5g wegfallen könnte. Mit einer Änderung bzw. Weiterführung dieser beiden Elemente könnte aus unserer Sicht noch viel mehr CO2 eingespart werden.

Für Ergänzungen oder Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung!

Freundliche Grüsse

Autohaus Schiess AG

Geschäftsleitung
Carmine Langone

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Embrach, 6.8.2020

Stellungnahme zur Änderung der CO2-Verordnung / laufende Anhörung

Sehr geehrte Damen und Herren

Unsere Firma ist im Import von Personenwagen tätig und deshalb auch vom CO2-Gesetz und der dazugehörigen Verordnung betroffen. Deshalb möchten wir Sie im Bezug auf die laufende Anhörung um folgende Änderungen bitten:

- **Entfall der 6-Monats Frist zur Besteuerung von jungen Occasionen:** Diese Frist ist ungerecht, weil sie die Autos nach der ersten Inverkehrsetzung in der EU ein zweites Mal besteuert.
- **Entfall des Papierversands ans ASTRA:** Der Versand aller für die Zulassung wichtigen Dokumente ans ASTRA bei Typenschein X Autos führt in unserem Betrieb zu längeren Standzeiten und höheren Kosten.
- **Erlass von Nischenzielen für Amerikaner:** Momentan werden Autos, die nicht aus der EU stammen, durch die fehlenden Nischen- und Kleinherstellerziele ohne nachvollziehbaren Grund benachteiligt.
- **Ermöglichung der Übertragung von CO2-Guthaben:** Verfügt ein Importeur nach Ablauf einer Abrechnungsperiode über Guthaben in seiner CO2-Abrechnung, sollen diese aufs nächste Jahr übertragen werden können, damit man sie nicht möglichst aufbrauchen muss.
- **Verlängerung der Mehrfachgewichtung:** Die 2-fache Gewichtung von Autos, die unter 50g CO2/km emittieren, soll auch in Zukunft weitergeführt werden, da das ein grosser Anreiz für den Import solcher Personenwagen darstellt. Die kontraproduktive Limitierung von 7,5g sollte wegfallen.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Wünsche und halten uns für weitere Informationen oder Fragen zur Verfügung

Mit freundlichen Grüssen

Auto-Vetterli AG, Lochackerstr. 7, 8424 Embrach

Jan Vetterli
Inhaber

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Baar, 06.08.2020

Stellungnahme zum Anhörungsverfahren zur CO2-Verordnung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Da unsere Unternehmung im Bereich des Personenwagenimports tätig ist, möchten wir Ihnen hiermit unsere **Anliegen im Zusammenhang mit der laufenden Anhörung zur CO2-Verordnung** zukommen lassen.

Vor allem die **fehlenden CO2-Nischenziele** für Autos ohne Europäische Genehmigung beeinträchtigen unsere Tätigkeit beträchtlich. Für uns ist es nicht nachvollziehbar, wieso diese Fahrzeuge gegenüber Europäischen Produkten mit Nischenzielen von den Schweizer Behörden benachteiligt werden und fordern Ihr Amt dazu auf, diese Ungleichbehandlung zu beheben.

Weiter möchten wir Sie darauf hinweisen, dass mit der **existierenden 6-Monats-Regelung (Art. 17)** **auch viele Occasionen besteuert** werden, welche die CO2-Steuer bei der Erstzulassung im Europäischen Ausland bereits bezahlt haben und möchten Sie zu einer Verkürzung oder zu einer Eliminierung dieser Frist anhalten.

Um den bürokratischen Aufwand einzudämmen beantragen wir zusätzlich den **Entfall des Dokumentenversands ans ASTRA bei Typenschein-X-Fahrzeugen**, was zurzeit erhebliche Unkosten verursacht.

Um die CO2-Reduktion im automobilen Bereich weiter zu fördern schlagen wir zudem vor, die **Mehrfachgewichtung von Green-Fahrzeugen** unter 50g CO2 pro km (doppelt) zu verlängern, sowie die Limitierung auf 7,5g aufzuheben und für die **Übertragbarkeit von CO2-Guthaben** am Ende der jeweiligen Abrechnungsperioden zu sorgen.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Autowelt Schweiz AG



Laila Statunato, Back Office

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

St. Gallen, 06.08.2020

Eingabe zur Anhörung der CO2-Verordnung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Wir beziehen uns auf die laufende Vernehmlassung zur CO2-Verordnung. Da auch unsere Unternehmung Autos importiert, möchten wir Ihnen hiermit unsere diesbezüglichen Anliegen zukommen lassen.

Die Pflicht zum Versand von Dokumenten ans ASTRA für die Besteuerung von nicht typengenehmigten Fahrzeugen (Typenschein X) verursacht in unserem Betrieb einen grossen Papierkrieg. Mit Entfall dieser Auflage würden unsere bürokratischen Umtriebe wieder auf ein annehmbares Mass reduziert.

Auch sind wir erstaunt darüber, dass Amerikaner nicht wie Europäer von speziellen Nischenzielen profitieren können, denn damit werden sie im Konkurrenzkampf erheblich schlechter gestellt. Entsprechend möchten wir Sie hiermit darum bitten, diese Diskriminierung zu beheben, indem auch für die davon betroffenen Marken und Modelle Nischenziele beantragt werden können.

Zudem haben wir ursprünglich angenommen, dass die Besteuerung nur für Neuwagen gilt. Die in Artikel 17 festgehaltene 6 monatige Frist besteuert aber auch Occasionen, was aus unserer Sicht dem Sinn des CO2-Gesetzes widerspricht und zu Doppelbesteuerungen mit der EU führt. Wir möchten Sie deshalb darum bitten, diese Frist entfallen zu lassen.

Zuletzt fragen wir uns, wieso ein allfälliger CO2-Bonus am Jahresende nicht auf das nächste Jahr übertragen werden kann und sehr umweltfreundliche Fahrzeuge nicht mehr mehrfach mit dem Faktor 2 zählen und die Limitierung von 7,5g wegfallen könnte. Mit einer Änderung bzw. Weiterführung dieser beiden Elemente könnte aus unserer Sicht noch viel mehr CO2 eingespart werden.

Für Ergänzungen oder Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung!

Freundliche Grüsse

Mohsen Fayad, Geschäftsinhaber

AUTOZULASSUNG.CH GmbH
Stahlstrasse 7
9000 St. Gallen
071 278 33 33
www.autozulassung.ch
info@autozulassung.ch

Sede di Giubiasco
Persona di riferimento:
Telefono +41 (0)91 850 06 06
Telefax +41 (0)91 850 06 07
E-mail info@aziendarifiuti.ch

Frau
Andrea Burkhardt
Abteilung Klima
Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Vs. rif. Nome Cognome / vs. lettera

Giubiasco, 27 luglio 2020

Teilrevision der CO₂-Verordnung – Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Burkhardt

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens Stellung zu nehmen zur Teilrevision der CO₂-Verordnung, welche der Umsetzung der Revision des CO₂-Gesetzes im Rahmen der Pa.Iv. Burkart 17.405 dient.

Zu den vorgeschlagenen Anpassungen im Einzelnen äussern wir uns wie folgt:

Unzulässigkeit selbst durchgeführter Projekte (Art. 90 und 91)

Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen, soll aufgehoben werden. Der erläuternde Bericht spricht diesen pauschal die Zusätzlichkeit nach 2020 ab (S. 19). Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 Emissionsverminderungen im Umfang von rund 150'000 Tonnen CO₂eq entzogen.

Da die Zusätzlichkeit der betroffenen über 100 Projekte seit 2013 jährlich akribisch geprüft wird, stellt sich die Frage, weshalb diese alle auf einen Schlag mit dem Neujahrstag 2021 nicht mehr additionell sein sollten. Dies umso mehr, als eingeräumt wird, dass die Projekte ohne die Einnahmen aus dem Verkauf der Emissionsverminderungen in finanzielle Schwierigkeiten geraten können und allenfalls sogar deren Einstellung droht – was ja ein eindeutiger Beleg ihrer Zusätzlichkeit wäre (S. 26).

Mit freundlichen Grüßen

Azienda Cantonale dei Rifiuti

Il direttore

C. Broggini

A large, stylized handwritten signature in blue ink, written over the printed name 'C. Broggini'. The signature is highly cursive and loops around the text.



We create chemistry

BASF Schweiz AG, Postfach 2548, 4002 Basel

Bundesamt für Umwelt BAFU
Abteilung Klima
CH-3003 Bern

24. August 2020
Dr. Matthias Halusa
Tel. +41 61 636 2015
Fax +41 61 636 6988
matthias.halusa@basf.com

Per Email an raphael.bucher@bafu.admin.ch

Seite 1 von 5

Vernehmlassung zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Teilnahme an der Vernehmlassung zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung).

BASF Schweiz AG begrüsst die Anpassung der CO₂-Verordnung, welche die Verlängerung der bis Ende 2020 befristeten Instrumente des Klimaschutzes ermöglicht. Unsere Branche bekennt sich zu den Klimazielen der Schweiz und möchte weiterhin einen Beitrag für deren Erreichung leisten. Dafür müssen die gesetzlichen Rahmenbedingungen so geschaffen sein, dass die Planungssicherheit gegeben ist. Die Weiterführung ohne Unterbruch der Verminderungsverpflichtung und des Emissionshandelssystem bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes dank der Umsetzung der Pa.IV. Burkart ist in dieser Hinsicht von fundamentaler Bedeutung. Dazu fordern wir, dass Hemmnisse für den Bezug von CO₂-armen Energieträgern auf gesetzlichen Ebenen unbedingt abgebaut werden sollen, wie z.B. der Bezug von Biogas oder die Substitution von Brennstoffen mit Strom. Letzteres entsteht durch die unerklärliche Übernahme des Emissionsfaktors für den Strommix der EU, welchem derjenige der Schweiz nicht entspricht.

Zu den einzelnen Artikeln äussern wir uns wie folgt:

Art. 12 Abs. 1 Einleitungssatz und Abs. 1bis

*1 Betreibern mit Verminderungsverpflichtung nach Artikel 66 Absatz 1, für die ein Emissionsziel nach Artikel 67 gilt und die keine Projekte oder Programme nach Artikel 5 oder 5a durchführen, die vom Emissionsziel erfasste Emissionsverminderungen bewirken, werden auf Gesuch hin Bescheinigungen für Emissionsverminderungen im Inland in den Jahren 2013–2020 **2021** ausgestellt, wenn:*

Art. 12 Abs. 2:

*Die Bescheinigungen werden für Emissionsverminderungen im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad abzüglich 5 Prozent und den Treibhausgasemissionen im betreffenden Jahr, letztmals **2020** **2021**, ausgestellt.*

Begründung:

Der Artikel bezieht sich auf Anlagenbetreiber, die energiesparende Investitionen in nicht amortisierbare Massnahmen getätigt haben und dabei viele Unwägbarkeiten und Risiken in Kauf genommen haben. Es ist nicht einleuchtend, wieso eine Änderung der Spielregeln während der laufenden Periode vorgenommen werden soll.

BASF Schweiz AG
Klybeckstrasse 141
4057 Basel
Schweiz
Telefon +41 61 636 11 11
Telefax +41 61 636 12 12
<http://www.basf.ch>

Postadresse
BASF Schweiz AG
Postfach 2548
4002 Basel
Schweiz

Art. 140 Abs. 3 (neu):

Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.

(Alternativ könnte ein Art. 139a geschaffen werden mit dem Titel «Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen aus dem Zeitraum 2013-2020» und demselben Text als Inhalt.)

Begründung:

Der Gesetzgeber hat es bei der Behandlung der durch die Pa. Iv. Burkart ausgelösten Teilrevision versäumt, eine Übergangsbestimmung zu schaffen, welche die Übertragung der in der Periode 2013 bis 2020 ausgestellten, aber nicht verwendeten Bescheinigungen ins Jahr 2021 regelt. Im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes nach 2020 (Art. 57 Abs. 3) ist deren Übertragung in die Jahre 2021 bis 2025 hingegen gewährleistet, was zu keinem Zeitpunkt der bisherigen Debatte umstritten war.

Da aber die Übergangsbestimmungen des geltenden CO₂-Gesetzes die Übertragung von Bescheinigungen nicht behandeln, weil diese vor 2013 noch gar nicht existierten, fiel dies nun gewissermassen zwischen Stuhl und Bank. Der Bundesrat könnte das auf Verordnungsstufe korrigieren, ohne damit dem Willen des Parlaments zuwiderzuhandeln.

Art. 146g Teilnahme am EHS per 1. Januar 2021

² Betreiber von Anlagen, die nach Artikel 42 Absatz 1 am EHS teilnehmen wollen, müssen das Gesuch um Teilnahme am EHS beim BAFU in Abweichung von Artikel 42 Absatz 2 bis zum ~~28. Februar 2021~~ **31. Dezember 2021** einreichen.

Begründung:

Unternehmen brauchen klare Rahmenbedingungen, um Entscheidungen zu treffen, welche für die ganze nächste Periode der Klimapolitik gelten und sehr schwer rückgängig gemacht werden können. Sollte das totalrevidierte CO₂-Gesetz nicht per 1.1.2022 in Kraft treten, laufen gemäss heutigem Wissensstand die Verminderungsverpflichtungen aus und die Betreiber der betroffenen Anlagen müssen die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe bezahlen.

Anlagen mit einer Gesamtfeuerleistungswärmeleistung von mind. 10 MW, die eine Tätigkeit gemäss Anhang 7 der aktuell geltenden CO₂-Verordnung ausüben, können auf Gesuch ins EHS eingebunden werden (Opt-in).

Damit die betroffenen Firmen ein allfälliges Opt-in Gesuch in Kenntnis der künftigen gesetzlichen Rahmenbedingungen stellen können, fordern wir, dass die Frist für ein Opt-in Gesuch auf 31.12.2021 gelegt wird. Ansonsten ist davon auszugehen, dass viele Anlagenbetreiber auf Zusehen hin ein Gesuch einreichen und dieses später bei Klarheit der Verhältnisse wieder zurückziehen. Damit wäre ein grosser und unnötiger administrativer Aufwand verbunden.

Anhang 9, Ziff. 3.1 Anpassungsfaktoren für Carbon Leakage

Für Sektoren und Teilsektoren, die nicht im Anhang des Beschlusses 2019/708/EU22 aufgeführt sind, werden die nach den Ziffern 2 und 4 berechneten Mengen mit den folgenden Anpassungsfaktoren multipliziert:

- 3.1.1 für das Jahr 2021: 0,3
- 3.1.2 für das Jahr 2022: 0,3
- 3.1.3 für das Jahr 2023: 0,3
- 3.1.4 für das Jahr 2024: 0,3
- 3.1.5 für das Jahr 2025: 0,3
- 3.1.6 für das Jahr 2026: 0,3
- 3.1.7 für das Jahr 2027: 0,225
- 3.1.8 für das Jahr 2028: 0,15
- 3.1.9 für das Jahr 2029: 0,075
- 3.1.10 für das Jahr 2030: 0

3.1.11 Für Forschungs- oder Entwicklungsanlagen und Sonderabfallverbrennungsanlagen gilt der Anpassungsfaktor 1 für die Jahre 2021 bis 2030.**Begründung:**

Die Schweiz gehört weltweit zu den Ländern mit der dynamischsten Forschungstätigkeit. Sie wendet fast 3.4% ihres BIP für Forschung und Entwicklung auf. Im internationalen Vergleich gehört sie damit zu den Ländern, die im Verhältnis zu ihrem BIP am meisten für Forschung und Entwicklung ausgeben (4. Rang der OECD-Länder).

In Zahlen ausgedrückt gibt die Schweiz 22 Milliarden Franken für Forschung und Entwicklung aus. Der grösste Anteil wird von privaten Unternehmen finanziert (86%) und durchgeführt (71%). Im Bericht des World Economic Forums (WEF) über die weltweite Wettbewerbsfähigkeit 2016–2017 steht die Schweiz zum achten aufeinanderfolgenden Mal an erster Stelle (Quelle: EDA, Wissenschaft und Forschung in der Schweiz – Fakten und Zahlen).

Mit der Einführung des Anpassungsfaktors 1 für Forschungs- und Entwicklungsanlagen im EHS soll sichergestellt werden, dass der Forschungsstandort Schweiz auch weiterhin für private Investitionen attraktiv bleiben kann und die Arbeitsplätze in der Forschung und Entwicklung nicht ins Ausland abwandern.

Wir beantragen ebenfalls die Einführung eines Anpassungsfaktors 1 für Sonderabfallverbrennungsanlagen, welche sonst weiterhin hinsichtlich der gesetzlichen Rahmenbedingungen schlechter gestellt sind als ihre europäischen Mitbewerber. Die CO₂-Lenkungsabgabe stellt für die SAVA einen grossen Wettbewerbsnachteil dar, da die Mitbewerber im benachbarten Ausland keine Abgabe in dieser Form bezahlen müssen. Dazu sind SAVA in der EU nicht dem Emissionshandelssystem unterstellt. Bei SAVA die am Schweizer Emissionshandelssystem teilnehmen erfolgt die Allokation von Emissionsrechten aufgrund ihrer Prozessemissionen. Der Benchmark soll demzufolge in der nächsten Periode weiterhin 0.97 bleiben, wie es uns bereits kommuniziert wurde.

Anhang 9, Ziff. 4.1 indirekte Emissionen, Emissionsfaktor für Strommix in der Schweiz

Für indirekte Emissionen aus verwendetem Strom werden keine kostenlose Emissionsrechte zugeteilt. Bei Benchmarks von Produktionsprozessen, die sowohl mit Brennstoffen als auch mit Strom betrieben werden können, werden die realen, indirekten Emissionen anhand der Herkunftsnachweise aus dem verwendeten Strom mit 0,376 t CO₂ pro MWh_{el} bestimmt. Ist dies nicht möglich, werden die indirekten Emissionen des verwendeten Stroms mit 0.169 t CO₂ pro MWh berechnet.

Begründung:

Die tragende Säule der Schweizer Stromversorgung ist die Wasserkraft. Aus ökologischer Sicht ist der aktuelle Strommix der Schweiz im Vergleich mit der EU äusserst CO₂-arm und trägt somit wesentlich zum Erreichen der Klimaziele bei. Der von der EU angesetzte Emissionsfaktor von 0,376 t CO₂ pro MWh_{el} wird den lokalen Gegebenheiten nicht gerecht und verhindert so die Möglichkeit der Betreiber von Anlagen im EHS, bei denen indirekte Emissionen bei der Berechnung der Zuteilung berücksichtigt werden, die sinnvolle Substitution mit Strom.

Wir fordern, dass der Emissionsfaktor des bezogenen Strommixes jährlich anhand der Herkunftsnachweise für den verwendeten Strom berechnet werden soll. Kann dieser nicht ermittelt werden, werden die indirekten Emissionen für den verwendeten Strom mit 0,169 t CO₂ pro MWh_{el} bestimmt (Verbraucherstrommix, siehe BAFU: Klimawandel: Fragen und Antworten). Die Annahme eines Emissionsfaktors, welche die Rahmenbedingungen unnötig verschlechtert, ist unseres Erachtens unakzeptabel.

Ausserdem ist zu beachten, dass stromintensive Unternehmen u.a. in Deutschland eine Strompreiskompensation als Ausgleich für die emissionshandelsbedingt erhöhten Stromkosten erhalten (indirekte CO₂-Kosten): Die europäischen Stromversorger müssen alle ihre Zertifikate ersteigern, da sie nicht direkt mit außereuropäischen Unternehmen konkurrieren und damit keinem Carbon Leakage-Risiko unterliegen. Diese zusätzlichen CO₂-Kosten geben die Stromversorger über eine Erhöhung der Strompreise an die Stromkunden weiter. Hohe Strompreise wiederum belasten die energieintensiven Industrien und können daher indirekt zu einem erhöhten Carbon Leakage-Risiko führen. Deshalb enthält die Emissionshandelsrichtlinie Regeln, auf deren Grundlage Mitgliedsstaaten Unternehmen der energieintensiven Industrien einen Teil dieser indirekten Kostenbelastung durch den CO₂-Preis kompensieren können. Von dieser Möglichkeit der Strompreiskompensation haben in der Handelsperiode 2013-2020 Deutschland und sechs andere Mitgliedsstaaten Gebrauch gemacht. Für die Zeit ab 2021 sind die Regelungen der ETS-Richtlinie zur Strompreiskompensation etwas strikter; grundsätzlich können die Mitgliedstaaten aber das bisherige System fortführen.

*Anhang 16, Berechnung der CO₂-Emissionen für Betreiber von Anlagen
Neues Kapitel:*

Der Emissionsfaktor von Brennstoffen aus Biomasse ist null. Insbesondere auch für Biogasanteile in Gas aus Erdgasnetzen, deren ökologischer Mehrwert noch nicht veräussert wurde.

Begründung:

Mit der bisherigen Regelung können sich Betreiber von Anlagen im EHS (im Gegensatz zu Verminderungsverpflichtungen) den Biogasanteil in Gas aus Erdgasnetzen nicht anrechnen lassen (vergleiche dazu Anhang H.5, Vollzugsmittelung EHS für Betreiber von Anlagen). Damit wird den Betreibern von Anlagen im EHS die einfache Substitution mit Biogas verwehrt. Mit einer Anrechenbarkeit kann über ein wirtschaftliches Instrument der Anteil an Biogas in der Schweiz erhöht werden. Das gleiche soll für Biogas gelten, welches aus Deutschland bezogen wird und dessen Herkunft durch ein Zertifikat nachgewiesen ist.

Weitere Anliegen:

Übergangsbestimmung zur Übernahme von Emissionsrechten in die nächste Periode

Die verbleibenden Emissionsrechte aus der aktuellen Periode (CHU2) sollen für die gesamte kommende Verpflichtungsperiode 2021-2030 übertragen werden können (und nicht nur für 2021), wie es im EU ETS der Fall ist. Eine Übergangsbestimmung soll in diesem Sinne formuliert werden.

Berücksichtigung technischer Lösungen wie CCS (Carbon Capture and Storage), CCU (Carbon Capture and Utilization) und CDR (Carbon Dioxide Removal)

Die Fabrikation und Herstellung von gewissen chemischen Produkten ist kohlenstoffintensiv. Die Abscheidung von CO₂ aus den Abgasen industrieller Prozesse ist ein effektiver Lösungsansatz. Der Grund, warum solche Technologien heutzutage nicht weit verbreitet sind, liegt an den damit gebundenen Kosten und den fehlenden Anreizen für diese Art von Investitionsprojekten. Beispielsweise können heute im EHS die CO₂-Reduktion dank solcher Technologien nicht angerechnet werden. Um die heute bekannten und anspruchsvollen Klimaziele der Schweiz bis Ende 2050 erreichen zu können, sollen aus unserer Sicht in Zukunft technologische Lösungen wie CCU, CCS und CDR eine wichtige Rolle spielen. Für unsere Branche ist es deshalb von entscheidender Bedeutung, dass sich die Reduktionsleistung, die mit solchen Projekten erzielt werden, von der Schweizer Klimapolitik anerkannt werden.

Wir schlagen für CCU/CCS folgende Wege im Vollzug des CO₂-Gesetzes vor, die auch parallel angewendet werden könnten:

a) Lösungen wie CCU/CCS-Projekte gelten als inländische Kompensationsprojekte:

*Anhang 3 der CO₂-Verordnung
(Art. 5 Abs. 1 Bst. a)*

Emissionsverminderungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Für ein Projekt oder Programm zur Emissionsverminderung im Inland werden keine Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen erzielt werden durch:

- a. den Einsatz von Kernenergie;*
- b. den Einsatz biologischer oder geologischer CO₂-Sequestrierung; ausgenommen ist die biologische CO₂-Sequestrierung in Holzprodukten;*
- bbis. die Wiedervernässung von Mooren und Feuchtgebieten;*
- c. Forschung und Entwicklung oder Information und Beratung;*

- d. den Einsatz biogener Treibstoffe, die den Anforderungen des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 19962 und der dazugehörigen Ausführungsvorschriften nicht entsprechen;
- e. einen Treibstoffwechsel von Benzin- oder Dieselfahrzeugen zu Erdgasfahrzeugen; ausgenommen ist der Wechsel ganzer Fahrzeugflotten;
- f. den Ersatz von fossilen Heizkesseln durch fossile Heizkessel.

Momentan gilt für Kompensationsprojekten u.a. die folgende Grundanforderung (Vollzugsmitteilung für Kompensationsprojekte, Kapitel 2.1):

...
- Die Emissionsverminderungen wurden nicht in einem Unternehmen erzielt, das am Emissionshandelssystem (EHS) teilnimmt (Art. 5 Abs. 1 Bst. c Ziff. 2 CO₂-Verordnung).

...
Die Einzelheiten, wie CCS/CCU für Kompensationsprojekte anrechenbar sind (Abgrenzung gegenüber EHS, Emissionsverminderung bei CCS bzw. bei CCU etc.), müssen noch ausgearbeitet werden. Unseres Erachtens kann man entweder ein separates Unterkapitel unter Anhang 3 ergänzen oder das BAFU kann dies in der Vollzugsmitteilung für Kompensationsprojekte regeln.

b) **Die durch Lösungen wie CCU/CCS-Projekte eingefangenen direkten CO₂-Emissionen sind im EHS-Monitoringbericht abzugsfähig:**

Wir schlagen vor, den Anhang 16 der CO₂-Verordnung wie folgt zu ergänzen:

Anhang 16
(Art. 51)

Anforderungen an das Monitoringkonzept

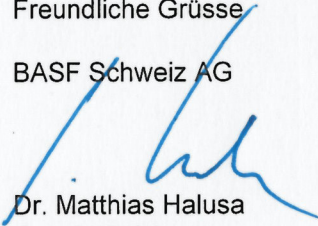
Neu: Kapitel 4 CO₂-Reduktionen aus technischen Lösungen wie CCS/CCU-Projekten


- 4.1 Die CO₂-Reduktion aus CCS/CCU-Anlagen innerhalb des EHS-Perimeters führen zu keiner Anpassung der Zuteilung kostenloser Emissionsrechte.
- 4.2 Nach der Umsetzung eines CCS/CCU-Projektes können die an der Quelle «eingefangenen» CO₂-Emissionen aus fossilen und geogenen Quellen für EHS-Unternehmen im EHS-Monitoringbericht von den direkten CO₂-Emissionen vollumfänglich abgezogen werden.
- 4.3 Die CO₂-Emissionen, die aus Biomasse entstehen und innerhalb des EHS-Perimeters eingefangen werden, können zusätzlich von den direkten CO₂-Emissionen abgezogen werden (negative CO₂-Emissionen).

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

BASF Schweiz AG


Dr. Matthias Halusa
Geschäftsführer


Alain Haegi
Leiter Utilities BASF Kaisten

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Adliswil, 10/08/2020

Stellungnahme zum Anhörungsverfahren zur CO2-Verordnung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Da unsere Unternehmung im Bereich des Personenwagenimports tätig ist, möchten wir Ihnen hiermit unsere **Anliegen im Zusammenhang mit der laufenden Anhörung zur CO2-Verordnung** zukommen lassen.

Vor allem die **fehlenden CO2-Nischenziele** für Autos ohne Europäische Genehmigung beeinträchtigen unsere Tätigkeit beträchtlich. Für uns ist es nicht nachvollziehbar, wieso diese Fahrzeuge gegenüber Europäischen Produkten mit Nischenzielen von den Schweizer Behörden benachteiligt werden und fordern Ihr Amt dazu auf, diese Ungleichbehandlung zu beheben.

Weiter möchten wir Sie darauf hinweisen, dass mit der **existierenden 6-Monats-Regelung (Art. 17) auch viele Occasionen besteuert** werden, welche die CO2-Steuer bei der Erstzulassung im Europäischen Ausland bereits bezahlt haben und möchten Sie zu einer Verkürzung oder zu einer Eliminierung dieser Frist anhalten.

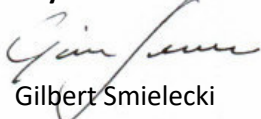
Um den bürokratischen Aufwand einzudämmen beantragen wir zusätzlich den **Entfall des Dokumentenversands ans ASTRA bei Typenschein-X-Fahrzeugen**, was zurzeit erhebliche Unkosten verursacht.

Um die CO2-Reduktion im automobilen Bereich weiter zu fördern schlagen wir zudem vor, die **Mehrfachgewichtung von Green-Fahrzeugen** unter 50g CO2 pro km (doppelt) zu verlängern, sowie die Limitierung auf 7,5g aufzuheben und für die **Übertragbarkeit von CO2-Guthaben** am Ende der jeweiligen Abrechnungsperioden zu sorgen.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Beyondmotors GmbH


Gilbert Smielecki

BAFU
Raphael Bucher
Abteilung Klima
3003 Bern

Zürich, 22. Juli 2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Bucher

Gerne nehme ich als Mitglied der Klima-Grosseltern Schweiz Stellung zur Vernehmlassung der Teilrevision der CO₂-Verordnung. Die Teilrevision bietet die einmalige Chance, die Schweizer Klimapolitik einen bedeutenden Schritt vorwärts zu bringen. Die Schweiz muss jetzt aufgrund ihrer globalen Vernetzung Verantwortung übernehmen.

Leider haben wir die Klimaziele der Agenda 2030 und diejenigen der Energiestrategie 2050 noch längst nicht erreicht. Deshalb sind die Massnahmen schnellstmöglich in Angriff zu nehmen. Freiwilligkeit greift nicht, was mir selbst Führungspersonlichkeiten von grossen Unternehmen (Bank, Versicherung, Bauunternehmen) in leitender Stellung im Interview bestätigt haben. Deshalb müssen wesentlich ambitioniertere Regelungen und Lenkungsmassnahmen ergriffen werden, als der Bund mit der Vorlage vorschlägt. Die Baubranche (SBV=Baumeisterverband, SMGB=Maler- und Gipserunternehmer, Holzbau CH, Lignum, Gebäudehülle CH, Jardin Suisse, ARV=Baustoffrecycling und OBS=Bauleiter) wird noch dieses Jahr eine Initiative starten, um ihre Aus- und Weiterbildung gemäss den 17 SDGs zu erweitern. Die Baubranche hat also die Zeichen der Zeit erkannt!

Die vorgesehene Erhöhung der CO₂-Abgabe, aber auch die anvisierten Regelungen im Umgang mit Auslandszertifikaten und beim Import von Neuwagen und Treibstoffen, greifen viel zu kurz. Hier muss der Bund dringend nachbessern und im Rahmen seiner vorhandenen Kompetenzen ambitioniertere Vorgaben machen.

Wir bitten um Berücksichtigung der angehängten Anträge und Erläuterungen der Klima-Allianz zur Verbesserung der Verordnungsvorlage.

Freundliche Grüsse



Dr.Thea Rauch-Schwegler
Mitglied Klima-Grosseltern Schweiz
Präsidentin Bildungszentrum Baubiologie

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Vernehmlassungsvorlage vom 4.5.2020 <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/mitteilungen.msg-id-78837.html>

Detaillierte Vernehmlassungsantwort mit begründeten Anträgen

Vorbemerkung

Die bisherige CO₂-Verordnung zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war bisher klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen bisher nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen selbst den gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angemessen, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Diese Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch strikt auf das geltende CO₂-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Pa Iv 17.405 Burkart.

Berücksichtigt die Vorlage die besondere Ausgangslage aufgrund der gegen Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen?

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund des Corona-Virus erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten für 2020 überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Benzinkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.

Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als sie eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selber fest: „In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus¹.“ Das aktuell gültige System hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im CO₂-Gesetz vom Parlament festgelegte CO₂-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen.

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;
- c. *Streichen*

Begründung:

Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihr CO₂-Emissionen um die 9 g CO₂/km (Zielerreichung der ungewichteten Emissionen) senken müssen².“ Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.“

Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie von 2013 S. 7720 beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die CO₂-Reduktion auf 680'000 Tonnen CO₂ pro Jahr, wenn Art. 27 CO₂V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von Art 27 CO₂V 460'000 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des Bundesrates von 2017 S. 3 bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in ver-

¹ Medienmitteilung des Bundesrates vom 18.2.2020

² Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 50

³ Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 32

langte, als massive Verwässerung bezeichnet: „Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der Vorgaben und der CO₂-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper⁴.“

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialien entsprechend festgehalten.⁵ Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht.

Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

a. im Referenzjahr 2020: doppelt;

b. im Referenzjahr 2021: **1-fach**;

c. *Streichen*.

Begründung:

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es schlicht viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus widerspricht aber jeder Logik.

Verzerrter Umrechnungsfaktor NEFZ - WLTP

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der Vernehmlassungsvariante der CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

⁵ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>

Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

Wir begrüßen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht⁶ geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsf lächen von Neuwagenverkäufen aufgrund der Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt:

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1. 1. 2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1. 1. 2022) und somit nicht die Zeit der momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

Zudem: Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Biotreibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:

e. für das Jahr 2021: **15 Prozent.**

Begründung:

Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t CO₂ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen

⁶ Seiten 9 und 10

CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und amortisiert werden können.

Im Weiteren ist es uns wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art 90/91.

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Antrag Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung:

Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Biofuels als Brennstoffe

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung befürchten wir, dass die betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art 46ff und Anhang 9)

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren CO₂-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und Altpneus in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

15%-Schwelle

Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.

Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich 1:1 zu übernehmen. Dies garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

5. Verminderungsverpflichtungen

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.

Auslandszertifikate

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen, also ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.

Erleichtertes Reporting (Art 97-99)

Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüßen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und anwendet.



Raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 17. August 2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir möchten zur Vernehmlassung der Teilrevision der CO₂-Verordnung Stellung nehmen. Die Teilrevision bietet die Chance, trotz Verzögerung der Totalrevision des CO₂-Gesetzes die Schweizer Klimapolitik einen Schritt vorwärts zu bringen. Die Schweiz darf aufgrund ihrer bedeutenden globalen Vernetzung diese Gelegenheit nicht ungenutzt lassen. Als hochentwickelter Industriestaat hat die Schweiz den Klimawandel mitverursacht und trägt dafür eine hohe Verantwortung. Die Schweiz hat als reicher Staat die Mittel und Möglichkeiten ihren Anteil zur Minderung der Klimakrise beizutragen.

In Anbetracht dessen und der sich beschleunigenden Klimaveränderungen, sowie im Bestreben, die bereits nächstes Jahr in Kraft tretenden Pariser Klimaziele schnellstmöglich in Angriff zu nehmen – und im Sinne der beschlossenen Energiestrategie 2050 – müssen klar ambitioniertere Regelungen und Massnahmen getroffen werden, als der Bund mit der Vorlage vorschlägt. Die vorgeschlagene Erhöhung der CO₂-Abgabe, die anvisierten Regelungen im Umgang mit Auslandszertifikaten und beim Import von Neuwagen und Treibstoffen, greifen dafür viel zu kurz. Hier muss der Bund dringend nachbessern und im Rahmen seiner vorhandenen Kompetenzen viel strengere Vorgaben machen.

Abgesehen von Artikel 17 (siehe nachfolgend) erachten wir die Vorlage insgesamt als ungenügend ambitioniert. Wir beantragen, dass sie insbesondere in folgenden Bereichen verschärft wird:

Auslandszertifikate: Im Sinne des ab 2021 gültigen Pariser Abkommens müssen ausländische Zertifikate den entsprechenden Vorgaben (Artikel 6) entsprechen. Dazu gehört der Nachweis eines Corresponding Adjustments sowie von International übertragenen Minderungen (ITMO).

Übertragung von Emissionsrechten: Es ist unverständlich, wieso Emissionsrechte über die Kyoto-Periode hinaus geltend gemacht werden sollen. Das Inkrafttreten des Pariser Klimaübereinkommens bietet die Möglichkeit, ab 2021 das bestehende, sämtlichen Klimaschutzbemühungen zuwiderlaufende Überangebot an (vor allem kostenlos zugeteilten) Emissionsrechten zu korrigieren. Dies muss zwingend genutzt werden.

Treibstoffimport-Kompensation (Artikel 89): Die vorgeschlagene Erhöhung der Kompensationspflicht für Treibstoffimporte um gerade mal 2 Prozentpunkte (auf 12%) geht klar zu wenig weit. Angesichts des kaum genutzten Spielraums des Bundes, diese bis 40% erhöhen zu können, und aufgrund der bisher deutlich verfehlten Ziele im Verkehrssektor, stellt eine Erhöhung auf wenigstens 15-20% für 2021 das absolute Minimum dar.

CO₂-Abgabe (Artikel 94 ff.): Um die angestrebte Reduktion von Emissionen im Jahr 2021 (-1.5% gegenüber 2020) zu erreichen, muss die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe bereits per 1.1.2021 auf CHF 120 erhöht werden. Nur so besteht die Aussicht, das inländische Reduktionsziel von -21.5% per 2021 (gegenüber 1990) zu erreichen.



Biotreib- und Brennstoffe (Artikel 95): Es ist wichtig, dass durch diese Änderung nicht der Verwässerung bestehender Kriterien für Biotreib- und -brennstoffen Vorschub geleistet wird. Gerade wenn biogene Treibstoffe zur Kompensation von Emissionen aus fossilen Treibstoffen verrechnet werden dürfen, müssen sie zwingend dieselben Umwelt- und sozialen Standards erfüllen wie die biogenen Brennstoffe.

Inverkehrsetzung von Elektrofahrzeugen (Artikel 17): Die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektrofahrzeugen zwecks Kaschierung von Übertretungen des Flottenziels muss dringend Einhalt geboten werden. Wir unterstützen daher die Regelung in diesem Punkt der Vorlage.

Import von Neuwagen (Artikel 27): In Anbetracht der bisherigen Verfehlung von Klimazielvorgaben im Verkehrssektor müssen nach wie vor bestehende Lücken beim Neuwagen-Import nun dringend geschlossen werden. Das betrifft insbesondere die Vermeidung von Supercredits, welche durch Mehrfachzählung von emissionsarmen den Import von emissionsintensiven Fahrzeugen kaschieren. Aber auch das Teilflottenziel, welches ausgerechnet die klimaschädlichsten Neuwagen von der Abgasregelung ausnimmt. Zudem scheint die Vorlage bezüglich des Umrechnungsschlüssels zum Emissionsgrenzwert (95g/km NEFZ zu WLTP) die bestehende Gesetzeslage abschwächen zu wollen.

Zusatzbemerkung: Die neuerliche COVID-19-Lage darf nicht als Vorwand dienen, die Revision der CO₂-Verordnung abschwächen oder verlangsamen zu wollen. Es existieren keinerlei stichhaltige Kausalitäten, die eine Verzögerung von Klimamassnahmen rechtfertigen würden. Ganz im Gegenteil: Die Coronakrise zieht – gleich wie die Klimaveränderung – in erster Linie ärmste und verwundbarste Bevölkerungsteile in Mitleidenschaft. Daher müssen alle zur Verfügung stehenden Mittel ergriffen werden, um den Klimaschutz zu beschleunigen und deren (auch grenzüberschreitende) Auswirkungen abzumildern. Eine weitere Verzögerung dringender Massnahmen birgt das Risiko, die Doppellast der Klima- und Coronakrise zu verschärfen, anstatt sie zu verringern.

Wir bitten um Berücksichtigung der nachfolgenden Anträge und Erläuterungen zur Verbesserung der Verordnungsvorlage.

Freundliche Grüsse

Miges Baumann

Leitung Entwicklungspolitik
Brot für alle



Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Vernehmlassungsvorlage vom 4.5.2020 <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/mitteilungen.msg-id-78837.html>

Detaillierte Vernehmlassungsantwort mit begründeten Anträgen

Vorbemerkung

Die bisherige CO₂-Verordnung zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war bisher klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen bisher nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen selbst den gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angemessen, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Diese Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch strikt auf das geltende CO₂-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Pa Iv 17.405 Burkart.

Berücksichtigt die Vorlage die besondere Ausgangslage aufgrund der gegen Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen?

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund des Corona-Virus erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten für 2020 überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht



nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Benzinkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.

Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als sie eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selber fest: „In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus¹.“ Das aktuell gültige System hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im CO₂-Gesetz vom Parlament festgelegte CO₂-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen.

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;
- c. *Streichen*

Begründung:

Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihr CO₂-Emissionen um die 9 g CO₂/km (Zielerreichung der ungewichteten Emissionen) senken müssen².“ Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.“

Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie von 2013 S. 7720 beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die CO₂-Reduktion auf

¹ Medienmitteilung des Bundesrates vom 18.2.2020

² Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 50

³ Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 32



680'000 Tonnen CO₂ pro Jahr, wenn Art. 27 CO₂V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von Art 27 CO₂V 460'000 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des Bundesrates von 2017 S. 3 bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in verlangte, als massive Verwässerung bezeichnet: „Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der Vorgaben und der CO₂-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper⁴.“

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialien entsprechend festgehalten.⁵ Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht.

Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt;
- b. im Referenzjahr 2021: **1-fach**;
- c. *Streichen*.

Begründung:

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es schlicht viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus widerspricht aber jeder Logik.

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

⁵ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>



Verzerrter Umrechnungsfaktor NEFZ - WLTP

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der Vernehmlassungsvariante der CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

Wir begrüssen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht⁶ geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsflächen von Neuwagenverkäufen aufgrund der Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt:

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1. 1. 2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1. 1. 2022) und somit nicht die Zeit der momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

Zudem: Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es

⁶ Seiten 9 und 10



im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Biotreibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:
e. für das Jahr 2021: **15 Prozent**.

Begründung:

Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t CO₂ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationssatz von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und amortisiert werden können.

Im Weiteren ist es uns wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art 90/91.

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Antrag Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung:



Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Biofuels als Brennstoffe

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung befürchten wir, dass die betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art 46ff und Anhang 9)

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren CO₂-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und Altpneus in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

15%-Schwelle



Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.

Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich 1:1 zu übernehmen. Dies garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

5. Verminderungsverpflichtungen

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.

Auslandszertifikate

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen, also ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.

Erleichtertes Reporting (Art 97-99)

Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüßen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und anwendet.

Campax
Hermetschloostrasse 70
8048 Zürich

Zürich, 23.8.2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir sind froh, zur Vernehmlassung der Teilrevision der CO₂-Verordnung Stellung nehmen zu können. Die Teilrevision bietet die einmalige Chance, trotz Verzögerung der Totalrevision des CO₂-Gesetzes dennoch die Schweizer Klimapolitik einen bedeutenden Schritt vorwärts zu bringen. Die Schweiz darf aufgrund ihrer bedeutenden globalen Vernetzung und Verantwortung diese Gelegenheit nicht ungenutzt lassen.

In Anbetracht dessen und der sich beschleunigenden Klimaveränderungen, sowie im Bestreben, die bereits nächstes Jahr in Kraft tretenden Pariser Klimaziele schnellstmöglich in Angriff zu nehmen – aber nicht zuletzt auch im Sinne der beschlossenen Energiestrategie 2050 – müssen klar ambitioniertere Regelungen und Massnahmen getroffen werden, als der Bund mit der Vorlage vorschlägt. Die vorgeschlagene Erhöhung der CO₂-Abgabe, aber auch die anvisierten Regelungen im Umgang mit Auslandszertifikaten und beim Import von Neuwagen und Treibstoffen, greifen dafür viel zu kurz. Hier muss der Bund dringend nachbessern und im Rahmen seiner vorhandenen Kompetenzen sehr viel ambitioniertere Vorgaben machen.

Abgesehen von Artikel 17 (siehe nachfolgend) erachten wir die Vorlage insgesamt als ungenügend ambitioniert. Wir beantragen, dass sie insbesondere in folgenden Bereichen verschärft wird:

Auslandszertifikate: Im Sinne des ab 2021 gültigen Pariser Abkommens müssen ausländische Zertifikate den entsprechenden Vorgaben (Artikel 6) entsprechen. Dazu gehört der Nachweis eines Corresponding Adjustments sowie von International übertragenen Minderungen (ITMO).

Übertragung von Emissionsrechten: Es ist unverständlich, wieso Emissionsrechte über die Kyoto-Periode hinaus geltend gemacht werden sollen. Das Inkrafttreten des Pariser Klimaübereinkommens bietet die Möglichkeit, ab 2021 das bestehende, sämtlichen Klimaschutzbemühungen zuwiderlaufende Überangebot an (vor allem kostenlos zugeteilten) Emissionsrechten zu korrigieren. Dies muss zwingend genutzt werden.

Treibstoffimport-Kompensation (Artikel 89): Die vorgeschlagene Erhöhung der Kompensationspflicht für Treibstoffimporte um gerade mal 2 Prozentpunkte (auf 12%) geht

klar zu wenig weit. Angesichts des kaum genutzten Spielraums des Bundes, diese bis 40% erhöhen zu können, und aufgrund der bisher deutlich verfehlten Ziele im Verkehrssektor, stellt eine Erhöhung auf wenigstens 15-20% für 2021 das absolute Minimum dar.

CO₂-Abgabe (Artikel 94 ff.): Um die angestrebte Reduktion von Emissionen im Jahr 2021 (-1.5% gegenüber 2020) zu erreichen, muss die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe bereits per 1.1.2021 auf CHF 120 erhöht werden. Nur so besteht die Aussicht, das inländische Reduktionsziel von -21.5% per 2021 (gegenüber 1990) zu erreichen.

Biotreib- und Brennstoffe (Artikel 95): Es ist wichtig, dass durch diese Änderung nicht der Verwässerung bestehender Kriterien für Biotreib- und -brennstoffen Vorschub geleistet wird. Gerade wenn biogene Treibstoffe zur Kompensation von Emissionen aus fossilen Treibstoffen verrechnet werden dürfen, müssen sie zwingend dieselben Umwelt- und sozialen Standards erfüllen wie die biogenen Brennstoffe.

Inverkehrsetzung von Elektrofahrzeugen (Artikel 17): Die missbräuchliche Inverkehrsetzung vom Elektrofahrzeugen zwecks Kaschierung von Übertretungen des Flottenziels muss dringend Einhalt geboten werden. Wir unterstützen daher die Regelung in diesem Punkt der Vorlage.

Import von Neuwagen (Artikel 27): In Anbetracht der bisherigen Verfehlung von Klimazielvorgaben im Verkehrssektor müssen nach wie vor bestehende Lücken beim Neuwagen-Import nun dringend geschlossen werden. Das betrifft insbesondere die Vermeidung von Supercredits, welche durch Mehrfachzählung von emissionsarmen den Import von emissionsintensiven Fahrzeugen kaschieren. Aber auch das Teilflottenziel, welches ausgerechnet die klimaschädlichsten Neuwagen von der Abgasregelung ausnimmt. Zudem scheint die Vorlage bezüglich des Umrechnungsschlüssels zum Emissions-Grenzwert (95g/km NEFZ zu WLTP) die bestehende Gesetzeslage abschwächen zu wollen.

Zusatzbemerkung: Die neuerliche COVID-19-Lage darf nicht als Vorwand dienen, die Revision der CO₂-Verordnung abschwächen oder verlangsamen zu wollen. Es existieren keinerlei stichhaltige Kausalitäten, die eine Verzögerung von Klimamassnahmen rechtfertigen würden. Ganz im Gegenteil: Die Coronakrise zieht – gleich wie die Klimaveränderung – in erster Linie ärmste und verwundbarste Bevölkerungsteile in Mitleidenschaft. Daher müssen alle zur Verfügung stehenden Mittel ergriffen werden, um den Klimaschutz zu beschleunigen und deren (auch grenzüberschreitende) Auswirkungen abzumildern. Eine weitere Verzögerung dringender Massnahmen birgt das Risiko, die Doppellast der Klima- und Coronakrise zu verschärfen anstatt sie zu verringern.

Wir bitten um Berücksichtigung der nachfolgenden Anträge und Erläuterungen zur Verbesserung der Verordnungsvorlage.

Freundliche Grüsse



Andreas Freimüller, Geschäftsführer Campax

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Vernehmlassungsvorlage vom 4.5.2020

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/mitteilungen.msg-id-78837.html>

Detaillierte Vernehmlassungsantwort mit begründeten Anträgen

Vorbemerkung

Die bisherige CO₂-Verordnung zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war bisher klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen bisher nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen selbst den gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angemessen, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Diese Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch strikt auf das geltende CO₂-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Pa Iv 17.405 Burkart.

Berücksichtigt die Vorlage die besondere Ausgangslage aufgrund der gegen Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen?

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund des Corona-Virus erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten für 2020 überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges

Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Benzinkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.

Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als sie eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selber fest: „In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus¹.“ Das aktuell gültige System hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im CO₂-Gesetz vom Parlament festgelegte CO₂-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen.

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;
- c. *Streichen*

Begründung:

Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihr CO₂-Emissionen um die 9 g CO₂/km (Zielerreichung der ungewichteten Emissionen) senken müssen².“ Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.“

¹ [Medienmitteilung des Bundesrates vom 18.2.2020](#)

² Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 50

³ Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 32

Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie von 2013 S. 7720 beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die CO₂-Reduktion auf 680'000 Tonnen CO₂ pro Jahr, wenn Art. 27 CO₂V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von Art 27 CO₂V 460'000 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des Bundesrates von 2017 S. 3 bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in verlangte, als massive Verwässerung bezeichnet: „Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der Vorgaben und der CO₂-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper⁴.“

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialien entsprechend festgehalten.⁵ Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht.

Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt;
- b. im Referenzjahr 2021: **1-fach**;
- c. *Streichen*.

Begründung:

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

⁵ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es schlicht viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus widerspricht aber jeder Logik.

Verzerrter Umrechnungsfaktor NEFZ - WLTP

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der Vernehmlassungsvariante der CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

Wir begrüssen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht⁶ geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsflächen von Neuwagenverkäufen aufgrund der Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt:

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1. 1. 2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1. 1. 2022) und somit nicht die Zeit der momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

Zudem: Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40%

⁶ Seiten 9 und 10

erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Biotreibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:
e. für das Jahr 2021: **15** Prozent.

Begründung:

Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t CO₂ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und amortisiert werden können.

Im Weiteren ist es uns wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art 90/91.

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Antrag Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr **2019** mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung:

Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichtjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Biofuels als Brennstoffe

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung befürchten wir, dass die betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art 46ff und Anhang 9)

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren CO₂-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und Altpneus in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

15%-Schwelle

Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.

Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich 1:1 zu übernehmen. Dies garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

5. Verminderungsverpflichtungen

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.

Auslandszertifikate

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen, also ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.

Erleichtertes Reporting (Art 97-99)

Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüßen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und anwendet.

Car Trade24 GmbH
Ringstrasse 26
5610 Wohlen
Tel. 056 618 55 44
Fax. 056 618 55 45
info@cartrade24.ch
www.cartrade24.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta
Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail:
raphael.bucher@bafu.admin.ch

Wohlen 10.08.2020

Stellungnahme zur Änderung der CO2-Verordnung / laufende Anhörung

Sehr geehrte Damen und Herren

Unsere Firma ist im Import von Personenwagen tätig und deshalb auch vom CO2-Gesetz und der dazugehörigen Verordnung betroffen. Deshalb möchten wir Sie im Bezug auf die laufende Anhörung um folgende Änderungen bitten:

- **Entfall der 6-Monats Frist zur Besteuerung von jungen Occasionen:** Diese Frist ist ungerecht, weil sie die Autos nach der ersten Inverkehrsetzung in der EU ein zweites Mal besteuert.
- **Entfall des Papierversands ans ASTRA:** Der Versand aller für die Zulassung wichtigen Dokumente ans ASTRA bei Typenschein X Autos führt in unserem Betrieb zu längeren Standzeiten und höheren Kosten.
- **Erlass von Nischenzielen für Amerikaner:** Momentan werden Autos, die nicht aus der EU stammen, durch die fehlenden Nischen- und Kleinherstellerziele ohne nachvollziehbaren Grund benachteiligt.
- **Ermöglichung der Übertragung von CO2-Guthaben:** Verfügt ein Importeur nach Ablauf einer Abrechnungsperiode über Guthaben in seiner CO2-Abrechnung, sollen diese aufs nächste Jahr übertragen werden können, damit man sie nicht möglichst aufbrauchen muss.
- **Verlängerung der Mehrfachgewichtung:** Die 2-fache Gewichtung von Autos, die unter 50g CO2/km emittieren, soll auch in Zukunft weitergeführt werden, da das ein grosser Anreiz für den Import solcher Personenwagen darstellt. Die kontraproduktive Limitierung von 7,5g sollte wegfallen.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Wünsche und halten uns für weitere Informationen oder Fragen zur Verfügung

Mit freundlichen Grüssen

Car Trade 24 GmbH


Besnik Rulani
Geschäftsleitung

Madame la Présidente de la Confédération
Simonetta Sommaruga
Cheffe du DETEC
Palais fédéral
3003 Berne

Par courriel :
raphael.bucher@bafu.admin.ch

Paudex, le 31 août 2020
GBO/cbi

Consultation fédérale — Reconduction des instruments de protection du climat jusqu'à fin 2021 : consultation concernant l'ordonnance sur le CO2 révisée

Madame la Présidente,

Nous avons pris connaissance de la consultation mentionnée sous rubrique et nous permettons de vous transmettre ci-après notre prise de position.

1. Objet de la consultation

Nous relevons que le projet soumis à la présente consultation est nécessaire pour permettre, comme l'a décidé le Parlement, de reconduire les principaux instruments de politique climatique jusqu'à fin 2021. Étant donné que les délibérations parlementaires concernant la révision totale de la loi sur le CO2 pour la période après 2020 ne sont pas encore achevées, les principaux instruments de politiques climatiques qui arrivent à échéance fin 2020 doivent être reconduits jusqu'à fin 2021 dans le cadre d'une révision partielle de la loi sur le CO2.

Compte tenu de la nature très technique de la révision de l'ordonnance qui fait l'objet de la présente consultation, nous nous bornerons à donner un avis général. Aussi, nous réservons l'avis des mielleux intéressés et particulièrement des importateurs de combustibles et de carburants liquides.

2. Remarques générales

Ce projet d'ordonnance est basé sur la loi sur le CO2 qui est dans le fait une loi transitoire. Toujours-est-il qu'il s'agit d'un durcissement considérable de l'obligation de compensation pour les importateurs de carburants à tel point que l'obligation pour 2021 semble être impossible.

En raison de ces obligations de compensation peu réalistes, nous nous attendons à des amendes qui se chiffreront à plusieurs dizaines de millions et qui se répercuteront comme une charge supplémentaire sur les consommateurs. Or, la mauvaise situation économique dans laquelle nous venons d'entrer et qui va se pérenniser nous pousse à considérer ce projet comme malvenu et néfaste pour notre économie, nos entreprises et pour les ménages en général.

3. Conclusions politiques

Compte tenu de nos remarques ci-dessus, nous ne soutenons pas le projet soumis à consultation tel que présenté.

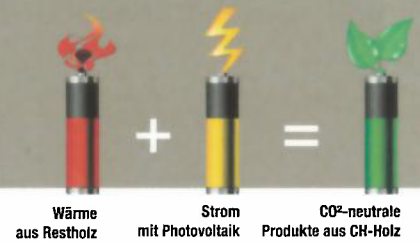
Nous espérons que vous prendrez en considération nos remarques. Aussi, nous réservons les éventuelles propositions ou amendements des milieux concernés précités.

Nous vous remercions de l'attention que vous prêterez à notre prise de position et vous prions de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de notre très haute considération.

Centre Patronal

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'G. Bovay', written over a horizontal line.

Gregory Bovay



Unterdorf 23 · CH-6156 Luthern

Tel. +41 41 978 80 80
Fax +41 41 978 80 81
IBAN: CH60 0077 8203 8618 7200 1
CHE-351.734.172 MWST

bruno.christen@saegewerkechristen.ch
www.saegewerkechristen.ch

Frau
Andrea Burkhardt
Abteilung Klima
Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Luthern, 11. August 2020

Teilrevision der CO₂-Verordnung – Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Burkhardt

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens Stellung zu nehmen zur Teilrevision der CO₂-Verordnung, welche der Umsetzung der Revision des CO₂-Gesetzes im Rahmen der Pa.Iv. Burkart 17.405 dient.

Die Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation KliK ist die branchenweite Kompensationsgemeinschaft im Rahmen des CO₂-Gesetzes. Sie erfüllt anstelle der Mineralölgesellschaften, welche fossile Treibstoffe in Verkehr bringen, deren gesetzliche Pflicht, einen Teil der bei der Nutzung der Treibstoffe entstehenden CO₂-Emissionen zu kompensieren.

Die vorgeschlagene Anpassung der uns direkt betreffenden Regulierung der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure in den Artikeln 89 bis 91 bringt eine erhebliche Verschärfung mit sich, welche die Erfüllung der Kompensationspflicht im Jahr 2021 nahezu unerfüllbar macht. Sogar der erläuternde Bericht räumt dies ein (S. 25). Wir halten es für bedenklich, wenn der Regulator Auflagen macht und die Rahmenbedingungen zu deren Erfüllung so setzt, dass sie mit der allergrössten Wahrscheinlichkeit nicht eingehalten werden können – insbesondere, wenn dies eine Strafzahlung in der Grössenordnung von gegen 100 Mio. Fr. zur Folge haben kann, die in die allgemeine Bundeskasse fliesst. Dies gilt umso mehr, als die Verschärfungen ohne Not erfolgen und schwach begründet sind.

Zu den vorgeschlagenen Anpassungen im Einzelnen äussern wir uns im Folgenden gegliedert nach Themen, nicht in der Reihenfolge der Artikel:



Unterdorf 23 · CH-6156 Luthern

Tel. +41 41 978 80 80
Fax +41 41 978 80 81
IBAN: CH60 0077 8203 8618 7200 1
CHE-351.734.172 MWST

bruno.christen@saegewerkechristen.ch
www.saegewerkechristen.ch

1) Kompensationssatz (Art. 89)

Gemäss dem erläuternden Bericht begründet sich die Höhe des Kompensationssatzes von 12% im Jahr 2021 aus dem zusätzlichen Reduktionsbedarf von 800'000 Tonnen CO₂eq gegenüber dem Jahr 2020, der sich wiederum aus dem gesetzlichen Verminderungsziel von 21.5% gegenüber 1990 ergibt. Davon sollen also vom Kompensationsinstrument allein gut 300'000 Tonnen CO₂eq oder fast 40% getragen werden.

Es erstaunt, dass die übrigen Instrumente des CO₂-Gesetzes – namentlich die CO₂-Abgabe, das Gebäudeprogramm, das Emissionshandelssystem sowie die Emissionsvorschriften für Fahrzeuge – derart unwirksam sind, dass sie zusammen nicht einmal zwei Drittel der benötigten Wirkung liefern. Fragwürdig ist aber vor allem der Ansatz, die verbleibende Fehlmenge einem einzigen Instrument quasi als «Residualgrösse» aufzubürden. Auch lag die Erhöhung des Kompensationssatzes im Durchschnitt über die Verpflichtungsperiode 2013 bis 2020 bei lediglich 1.25% pro Jahr. Eine Erhöhung um 2% für das Jahr 2021 allein erscheint vor diesem Hintergrund unverhältnismässig.

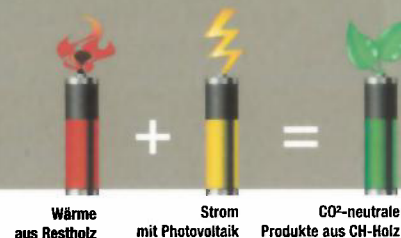
2) Ausschliessliche Anrechnung von 2021 erzielten Emissionsverminderungen (Art. 91)

Der erläuternde Bericht liefert keine Begründung, weshalb die Kompensationspflicht für das Jahr 2021 vollständig mit Emissionsverminderungen erfüllt werden muss, die im Jahr 2021 erzielt werden. Er hält lediglich lapidar fest, das Vorgehen sei analog zum Jahr 2020.

Im Jahr 2020 gilt diese Regelung, welche eine einschneidende Verschärfung gegenüber den Jahren 2013 bis 2019 darstellt, allerdings aus einem spezifischen Grund, der für das Jahr 2021 nicht gegeben ist: Das nationale CO₂-Gesetz kennt nur ein Zieljahr, das Jahr 2020, während sich die internationale Verpflichtung unter dem Kyoto-Protokoll auf die Zielperiode 2013 bis 2020 bezieht. Entscheidend ist mithin national die Emissionsbilanz des Jahres 2020, international die Emissionsbilanz der Periode 2013 bis 2020. Ein Vor- oder Nachholen von Emissionsverminderungen ist auf nationaler Stufe im Jahr 2020, anders als in den Vorjahren, nicht möglich.

In der 2021 unter dem Pariser Übereinkommen einsetzenden Verpflichtungsperiode, welche bis 2030 andauert, hat die Schweiz international diesmal zwei Emissionsziele abgegeben, ein Periodenziel für die Jahre 2021 bis 2030 sowie ein Ziel für das Jahr 2030 allein. In den Jahren 2021 bis 2029 ist somit gleich wie in den Jahren 2013 bis 2019 ein Vor- oder Nachholen von Emissionsverminderungen möglich.

Es ist allein der Langsamkeit des Gesetzgebungsprozesses geschuldet, dass nun 2021 als singuläres Zieljahr erscheint. Bei regulärem Inkrafttreten des revidierten CO₂-Gesetzes auf Beginn der neuen Periode am 1. Januar 2021 wäre das Jahr 2021 ohne weiteres als Bestandteil der hinsichtlich des zeitlichen Anfalls von Emissionsverminderungen flexiblen Periode 2021 bis 2029 betrachtet worden. Sachlich besteht demnach keinerlei Notwendigkeit, das Jahr 2021 in Bezug auf die Anrechenbarkeit von Emissionsverminderungen zur Erfüllung der Kompensationspflicht dem Jahr 2020 gleichzusetzen.



Unterdorf 23 · CH-6156 Luthern

Tel. +41 41 978 80 80
Fax +41 41 978 80 81
IBAN: CH60 0077 8203 8618 7200 1
CHE-351.734.172 MWST

bruno.christen@saegewerkechristen.ch
www.saegewerkechristen.ch

3) Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen der Periode 2013 bis 2020 ins Jahr 2021

Der Gesetzgeber hat es bei der Behandlung der Pa. Iv. Burkart versäumt, eine Übergangsbestimmung zu schaffen, welche die Übertragung der in der Periode 2013 bis 2020 ausgestellten, aber nicht verwendeten Bescheinigungen ins Jahr 2021 regelt. Im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes nach 2020 (Art. 57 Abs. 3) ist deren Übertragung in die Jahre 2021 bis 2025 hingegen gewährleistet, was zu keinem Zeitpunkt der bisherigen Debatte umstritten war.

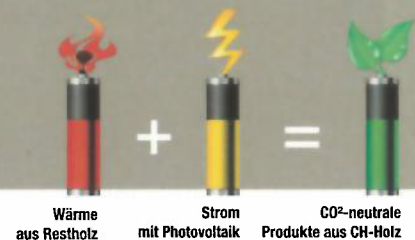
Da aber die Übergangsbestimmungen des geltenden CO₂-Gesetzes die Übertragung von Bescheinigungen nicht behandeln, weil diese vor 2013 noch gar nicht existierten, fiel dies nun gewissermassen zwischen Stuhl und Bank. Der Bundesrat könnte das auf Verordnungsstufe korrigieren, ohne damit dem Willen des Parlaments zuwiderzuhandeln.

Dieser und der vorhergehende Punkt gehen dabei Hand in Hand: Nur wenn die überschüssigen Bescheinigungen der Periode 2013 bis 2020 im Jahr 2021 verwendet werden können, sind *de facto* im Jahr 2021 andere als im Jahr 2021 erzielte Emissionsverminderungen anrechenbar.

4) Unzulässigkeit selbst durchgeführter Projekte (Art. 90 und 91)

Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen, soll aufgehoben werden. Der erläuternde Bericht spricht diesen pauschal die Zusätzlichkeit nach 2020 ab (S. 19). Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 Emissionsverminderungen im Umfang von rund 150'000 Tonnen CO₂eq entzogen.

Da die Zusätzlichkeit der betroffenen über 100 Projekte seit 2013 jährlich akribisch geprüft wird, stellt sich die Frage, weshalb diese alle auf einen Schlag mit dem Neujahrstag 2021 nicht mehr additionell sein sollten. Dies umso mehr, als eingeräumt wird, dass die Projekte ohne die Einnahmen aus dem Verkauf der Emissionsverminderungen in finanzielle Schwierigkeiten geraten können und allenfalls sogar deren Einstellung droht – was ja ein eindeutiger Beleg ihrer Zusätzlichkeit wäre (S. 26).



Unterdorf 23 · CH-6156 Luthern

Tel. +41 41 978 80 80
Fax +41 41 978 80 81
IBAN: CH60 0077 8203 8618 7200 1
CHE-351.734.172 MWST

bruno.christen@saegewerkechristen.ch
www.saegewerkechristen.ch

Rätselhaft ist die in diesem Zusammenhang im erläuternden Bericht getätigte Aussage, der Wegfall der selbst durchgeführten Projekte sollte zu mehr neuen Kompensationsprojekten im Jahr 2021 führen (S. 26). Zum jetzigen Zeitpunkt können praktisch keine neuen Projekte im Jahr 2021 mehr ausgelöst werden. Die Vorlaufzeit bis zur Registrierung von Kompensationsprojekten und deren anschliessender technischer Implementierung liegt typischerweise bei 12 bis 18 Monaten. In Kombination mit der Auflage, nur im Jahr 2021 erzielte Emissionsverminderungen anrechnen zu können, sowie dem höheren Kompensationsatz führt somit der sachlich auf tönernen Füßen stehende Ausschluss selbst durchgeführter Projekte direkt in die Nichteinhaltung der Kompensationspflicht.

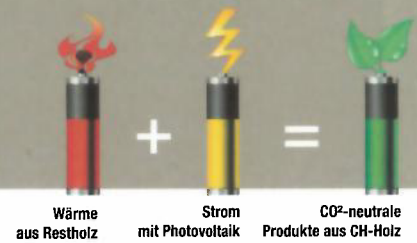
5) Unzulässigkeit von Mehrleistungen

Das System der CO₂-Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung wird durch das Übergangsgesetz um ein Jahr bis Ende 2021 verlängert. Es ist nicht nachvollziehbar, warum dies nicht auch für die Möglichkeit gilt, dass sich die Betreiber von Anlagen mit Verminderungsverpflichtung Bescheinigungen ausstellen lassen können für die Erzielung von Emissionsverminderungen, dank denen der Reduktionspfad um mehr als 5% unterschritten wird. Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 rund 100'000 Bescheinigungen entzogen, womit die Nichterfüllung der Kompensationspflicht 2021 nochmals wahrscheinlicher wird. Für die Betreiber der Anlagen entfällt der Anreiz, entsprechende zusätzliche Emissionsverminderungen zu erzielen; die gegenteilige Behauptung im erläuternden Bericht (S. 9) ist unfundiert.

Anträge

Konkret stellen wir somit die folgenden Anträge:

- **Art. 12 Abs. 2:**
Die Bescheinigungen werden für Emissionsverminderungen im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad abzüglich 5 Prozent und den Treibhausgasemissionen im betreffenden Jahr, letztmals 2021, ausgestellt.
- **Art. 89 Abs. 1 Bst. e:**
für das Jahr 2021: 11 Prozent.
- **Art. 90 Abs. 1:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]
- **Art. 91 Abs. 2:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]
- **Art. 91 Abs. 3:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]



Unterdorf 23 • CH-6156 Luthern

Tel. +41 41 978 80 80
Fax +41 41 978 80 81
IBAN: CH60 0077 8203 8618 7200 1
CHE-351.734.172 MWST

bruno.christen@saegewerkechristen.ch
www.saegewerkechristen.ch

- **Art. 140 Abs. 3 (neu):**


Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.

(Alternativ könnte ein Art. 139a geschaffen werden mit dem Titel «Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen aus dem Zeitraum 2013-2020» und demselben Text als Inhalt.)

Im Übrigen begrüßen wir die die Artikel 6 und 14 betreffenden Anpassungen. Sie erhöhen die Transparenz des Kompensationsinstruments, was dessen Glaubwürdigkeit stärkt. Dies liegt in unserem Interesse, da wir unverändert das Kompensationsinstrument für ein geeignetes und wirksames Element der Schweizer Klimapolitik halten.

Mit freundlichen Grüssen

Christen Energie AG



Bruno Christen



Nadine Grandjean
Gestion des énergies
Case postale 432
1870 Monthey 1

Office fédéral de l'environnement OFEV
Division Climat
CH-3003 Berne

Tel. 024 470 37 64
nadine.grandjean@cimo.ch
www.cimo.ch

Monthey, le 05.08.20

Concerne : Commentaires sur la consultation relative à la révision de l'ordonnance sur le CO₂

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de soumettre nos commentaires sur la consultation publiée par l'OFEV au sujet de la loi sur le CO₂.

Nous nous félicitons de la révision de l'ordonnance sur le CO₂ car celle-ci nous permet de continuer notre travail pour atteindre les objectifs climatiques 2050. CIMO s'engage en faveur des objectifs climatiques de la Suisse et souhaite continuer à contribuer à leur réalisation. À cette fin, nous demandons à ce que les obstacles à l'achat de sources d'énergie à faible teneur en CO₂ au niveau légal soient à tout prix supprimés, comme l'achat de biogaz. De plus, nous aimerions également attirer votre attention sur les facteurs d'ajustement pour les fuites de carbone concernant la recherche et le développement, ainsi que les incinérateurs de déchets.

Les principales préoccupations de CIMO en ce qui concerne la révision de la loi sur le CO₂ sont :

1- Annexe 9, section 3.1 : Facteurs d'ajustement selon le risque de « fuite carbone »

Pour les secteurs et sous-secteurs ne figurant pas à l'annexe de la décision 2019/708/UE22, les quantités calculées conformément aux points 2 et 4 sont multipliées par les facteurs d'ajustement suivants :

3.1.1 *Pour l'année 2021 : 0,3*

...

3.1.10 *Pour l'année 2030 : 0*

Nouveau - 3.1.11 Pour les installations de recherche ou de développement et les installations d'incinération de déchets dangereux, le facteur d'ajustement 1 s'applique pour les années 2021 à 2030.

Justification :

La Suisse est l'un des pays les plus dynamiques au monde en matière de recherche. Elle consacre près de 3,4 % de son PIB à la recherche et au développement. En comparaison internationale, elle est donc l'un des pays qui dépense le plus en recherche et développement par rapport à son PIB (4^e place parmi les pays de l'OCDE). En effet, la Suisse consacre 22 milliards de francs à la recherche et au développement. La plus grande partie est financée (86 %) et mise en œuvre (71 %) par des entreprises privées. Dans le rapport du Forum économique mondial sur la compétitivité mondiale 2016-2017, la Suisse occupe la première place pour la huitième année consécutive (source : DFAE, Science et recherche en Suisse - Faits et chiffres).

L'introduction du facteur d'ajustement 1 pour les installations de recherche et de développement dans le SEQE vise à garantir premièrement, la compétitivité de la Suisse en tant que site de recherche pour les investissements privés et, deuxièmement, les emplois dans la recherche et le développement.

Nous proposons également l'introduction d'un facteur d'ajustement de 1 pour les installations d'incinération de déchets dangereux (SAVA). La taxe sur le CO₂ représente un désavantage concurrentiel majeur pour les SAVA. En effet, les entreprises concurrentes dans les pays voisins ne doivent pas payer de taxe sous cette forme. Dans le cas d'une SAVA qui participe au système suisse d'échange de quotas d'émission, l'attribution des droits d'émission est basée sur les émissions de procédé. Comme l'exploitation d'une SAVA est basée sur l'incinération de déchets, les émissions de CO₂ sont liées à leur composition intrinsèque et elles ne peuvent pas être réduites selon le cadre donné par le SEQE.

2- Annexe 16 : Calcul des émissions de CO₂ pour les exploitants d'installations

Nouveau chapitre :

Le facteur d'émission des carburants issus de la biomasse est nul. Cela s'applique notamment au biogaz provenant des réseaux de gaz naturel dont la valeur ajoutée écologique n'a pas encore été vendue.

Justification :

Dans la réglementation actuelle, les exploitants d'installations ne peuvent pas faire créditer dans le SEQE la part de biogaz européen provenant des réseaux de gaz naturel (contrairement aux quotas d'émissions) (cf. annexe H.5, Système d'échange de quotas d'émission pour exploitants d'installation). Cela signifie que les exploitants d'installations ne peuvent pas substituer simplement le gaz par du biogaz dans le SEQE. Si le biogaz pouvait être crédité, la proportion de biogaz en Suisse pourrait être augmentée au moyen d'un instrument économique. Il devrait en être de même pour le biogaz acheté en Allemagne, ou un autre pays, et dont l'origine est prouvée par un certificat. De plus, cela est applicable dans le système d'échange de quotas européen, qui a été couplé au système suisse en 2020.

En outre, le captage, le stockage ou l'utilisation du CO₂ devraient être reconnus dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission, car ce sont des approches prometteuses qui nous permettront d'atteindre la neutralité climatique à moyen et long terme. Nous demandons donc ce qui suit :

- Le CO₂ capturé, qui reste chimiquement lié à la molécule produite, doit être retiré des limites du système SEQE
- La reconnaissance des carburants neutres sur le plan climatique, par l'introduction d'une définition correspondante et d'un facteur d'émission de CO₂ nul
- La reconnaissance du CO₂ isolé et stocké

Nous vous remercions de l'attention que vous portez à nos demandes et vous présentons, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

CIMO Compagnie industrielle de Monthey SA


Mauricio Ranzi
Directeur


Antonia Couzinié
Responsable dept Production énergie

Copie : Mme Linda Kren, Scienceindustries

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Belp, 17. August 2020

Stellungnahme zum Anhörungsverfahren zur CO2-Verordnung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Da unsere Unternehmung im Bereich des Personenwagenimports tätig ist, möchten wir Ihnen hiermit unsere **Anliegen im Zusammenhang mit der laufenden Anhörung zur CO2-Verordnung** zukommen lassen.

Vor allem die **fehlenden CO2-Nischenziele** für Autos ohne Europäische Genehmigung beeinträchtigen unsere Tätigkeit beträchtlich. Für uns ist es nicht nachvollziehbar, wieso diese Fahrzeuge gegenüber Europäischen Produkten mit Nischenzielen von den Schweizer Behörden benachteiligt werden und fordern Ihr Amt dazu auf, diese Ungleichbehandlung zu beheben.

Weiter möchten wir Sie darauf hinweisen, dass mit der **existierenden 6-Monats-Regelung (Art. 17)** **auch viele Occasionen besteuert** werden, welche die CO2-Steuer bei der Erstzulassung im Europäischen Ausland bereits bezahlt haben und möchten Sie zu einer Verkürzung oder zu einer Eliminierung dieser Frist anhalten.

Um den bürokratischen Aufwand einzudämmen beantragen wir zusätzlich den **Entfall des Dokumentenversands ans ASTRA bei Typenschein-X-Fahrzeugen**, was zurzeit erhebliche Unkosten verursacht.

Um die CO2-Reduktion im automobilen Bereich weiter zu fördern schlagen wir zudem vor, die **Mehrfachgewichtung von Green-Fahrzeugen** unter 50g CO2 pro km (doppelt) zu verlängern, sowie die Limitierung auf 7,5g aufzuheben und für die **Übertragbarkeit von CO2-Guthaben** am Ende der jeweiligen Abrechnungsperioden zu sorgen.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Dähler Sportwagen Import



Christoph Dähler, Inhaber

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Freienbach 17.8.2020

Eingabe zur Anhörung der CO2-Verordnung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Wir beziehen uns auf die laufende Vernehmlassung zur CO2-Verordnung. Da auch unsere Unternehmung Autos importiert, möchten wir Ihnen hiermit unsere diesbezüglichen Anliegen zukommen lassen.

Die Pflicht zum Versand von Dokumenten ans ASTRA für die Besteuerung von nicht typengenehmigten Fahrzeugen (Typenschein X) verursacht in unserem Betrieb einen grossen Papierkrieg. Mit Entfall dieser Auflage würden unsere bürokratischen Umtriebe wieder auf ein annehmbares Mass reduziert.

Auch sind wir erstaunt darüber, dass Amerikaner nicht wie Europäer von speziellen Nischenzielen profitieren können, denn damit werden sie im Konkurrenzkampf erheblich schlechter gestellt. Entsprechend möchten wir Sie hiermit darum bitten, diese Diskriminierung zu beheben, indem auch für die davon betroffenen Marken und Modelle Nischenziele beantragt werden können.

Zudem haben wir ursprünglich angenommen, dass die Besteuerung nur für Neuwagen gilt. Die in Artikel 17 festgehaltene 6 monatige Frist besteuert aber auch Occasionen, was aus unserer Sicht dem Sinn des CO2-Gesetzes widerspricht und zu Doppelbesteuerungen mit der EU führt. Wir möchten Sie deshalb darum bitten, diese Frist entfallen zu lassen.

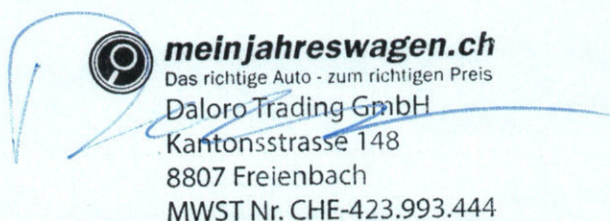
Zuletzt fragen wir uns, wieso ein allfälliger CO2-Bonus am Jahresende nicht auf das nächste Jahr übertragen werden kann und sehr umweltfreundliche Fahrzeuge nicht mehr mehrfach mit dem Faktor 2 zählen und die Limitierung von 7,5g wegfallen könnte. Mit einer Änderung bzw. Weiterführung dieser beiden Elemente könnte aus unserer Sicht noch viel mehr CO2 eingespart werden.

Für Ergänzungen oder Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung!

Freundliche Grüsse

Daloro Trading GmbH, meinjahreswagen.ch

Lorenz Roder, CEO



ECO SWISS
Spanweidstrasse 3
8006 Zürich
Tel. +41 43 300 50 70
E-Mail info@eco-swiss.ch
Internet www.eco-swiss.ch

Bundesamt für Umwelt BAFU
Abteilung Klima

3003 Bern

Zürich, 25. August 2020
SJ/HPI

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen – Stellungnahme ECO SWISS

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Gelegenheit zur Teilrevision der Verordnung zur Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) Stellung nehmen zu können.

Als Umweltschutzorganisation der Schweizer Wirtschaft sind wir der Ansicht, dass alle Unternehmen ihren Beitrag zum Erreichen der Klimaziele der Schweiz leisten müssen. Die Teilrevision der CO₂-Verordnung, welche die Verlängerung der bis 2020 befristeten Instrumente des Klimaschutzes ermöglicht, begrüssen wir und haben dazu die folgenden Anmerkungen und Anträge:

Art. 12 Abs. 1 Einleitungssatz und Abs. 1

¹ Betreibern mit Verminderungsverpflichtung nach Artikel 66 Absatz 1, für die ein Emissionsziel nach Artikel 67 gilt und die keine Projekte oder Programme nach Artikel 5 oder 5a durchführen, die vom Emissionsziel erfasste Emissionsverminderungen bewirken, werden auf Gesuch hin Bescheinigungen für Emissionsverminderungen im Inland in den Jahren 2013–2020 ausgestellt, wenn:

Art. 12a Abs. 2

²Die Bescheinigungen werden für Emissionsverminderungen im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad abzüglich 5 Prozent und den Treibhausgasemissionen im betreffenden Jahr, letztmals 2020, ausgestellt.

Als Anreiz für die Betreiber ist es wichtig, auch im Jahr 2021 Bescheinigungen für Emissionsverminderungen zu erhalten. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb dies letztmals 2020 ausgestellt werden sollen. ECO SWISS beantragt bei beiden Abschnitten¹ und 2 des Art. 12 das Jahr 2020 durch 2021 zu ersetzen.

Art. 91 Abs. 2

²Für die Erfüllung der Kompensationspflicht der Jahre 2020 und 2021 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen angerechnet, die im jeweiligen Jahr erzielt werden.

Da der erläuternde Bericht keine Begründung liefert, weshalb für das Jahr 2021 die Emissionsverminderung vollständig im Jahr 2021 erfüllt werden muss und ein Vor- oder Nachholen nicht möglich ist, beantragen wir das Jahr 2021 zu streichen bzw. die geltende CO₂-Verordnung unverändert zu lassen. Im Jahr 2021 ist unter dem Pariser Übereinkommen ein Vor- und Nachholen der Emissionsverminderungen in den Jahren 2021-2029 möglich.

Art. 140 Abs. 3 (neu):

Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.

(Alternativ könnte ein Art. 139a geschaffen werden mit dem Titel «Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen aus dem Zeitraum 2013-2020» und demselben Text als Inhalt.)

Der Gesetzgeber hat es bei der Behandlung der durch die Pa. Iv. Burkart ausgelösten Teilrevision versäumt, eine Übergangsbestimmung zu schaffen, welche die Übertragung der in der Periode 2013 bis 2020 ausgestellten, aber nicht verwendeten Bescheinigungen ins Jahr 2021 regelt. Im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes nach 2020 (Art. 57 Abs. 3) ist deren Übertragung in die Jahre 2021 bis 2025 hingegen gewährleistet, was zu keinem Zeitpunkt der bisherigen Debatte umstritten war.

Da aber die Übergangsbestimmungen des geltenden CO₂-Gesetzes die Übertragung von Bescheinigungen nicht behandeln, weil diese vor 2013 noch gar nicht existierten, fiel dies nun gewissermassen zwischen Stuhl und Bank. Der Bundesrat könnte das auf Verordnungsstufe korrigieren, ohne damit dem Willen des Parlaments zuwiderzuhandeln. Daher beantragt ECO SWISS ein entsprechender Artikel in der CO₂-Verordnung zu ergänzen.

Art. 146g Teilnahme am EHS per 1. Januar 2021

² Betreiber von Anlagen, die nach Artikel 42 Absatz 1 am EHS teilnehmen wollen, müssen das Gesuch um Teilnahme am EHS beim BAFU in Abweichung von Artikel 42 Absatz 2 bis zum 28. Februar 2021 einreichen.

Als Entscheidungsgrundlage für die Teilnahme am EHS ist es für die Betreiber von Anlagen entschieden, ob das total revidierte CO₂-Gesetz am 1.1.2022 in Kraft tritt. Daher beantragen wir die Frist für die Eingabe eines Gesuchs bis zum 31.12.2021 zu verlängern.

Anhang 9, Ziff. 4.1 i

Für indirekte Emissionen aus verwendetem Strom werden keine kostenlose Emissionsrechte zugeteilt. Bei Benchmarks von Produktionsprozessen, die sowohl mit Brennstoffen als auch mit Strom betrieben werden können, werden die indirekten Emissionen anhand der Herkunftsnachweise aus dem verwendeten Strom mit 0,376 t CO₂ pro MWh bestimmt.

Der aktuelle Strommix der Schweiz ist im Vergleich mit der EU äusserst CO₂-arm und trägt somit wesentlich zum Erreichen der Klimaziele bei. ECO SWISS beantragt, dass der Emissionsfaktor des bezogenen Strommixes jährlich anhand der Herkunftsnachweise für den verwendeten Strom berechnet werden soll. Kann dieser nicht ermittelt werden, werden die indirekten Emissionen für den verwendeten Strom mit 0,169 t CO₂ pro MWh_{el} bestimmt (Verbraucherstrommix, siehe BAFU: Klimawandel: Fragen und Antworten). Die Annahme eines Emissionsfaktors, welche die Rahmenbedingungen unnötig verschlechtert, ist unseres Erachtens nicht gerechtfertigt.

Anhang 16, Berechnung der CO₂-Emissionen für Betreiber von Anlagen

Neues Kapitel:

Der Emissionsfaktor von Brennstoffen aus Biomasse ist null. Insbesondere auch für Biogasan-teile in Gas aus Erdgasnetzen, deren ökologischer Mehrwert noch nicht veräussert wurde.

Biogas ist klimaneutral und sollte daher den Betreibern von Anlagen im EHS angerechnet werden können. Damit wird den Betreibern ein einfaches und wirtschaftliches Instrument zur Verfügung gestellt. ECO SWISS beantragt dieses Kapitel zu ergänzen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung und bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Sylvia Jaus
Leiterin Umweltschutz ECO SWISS



Dr. Hans-Peter Isenring
Präsident TK ECO SWISS

Schweizerische Eidgenossenschaft
Bundespräsidentin
3003 Bern

Als PDF und Word an
raphael.bucher@bafu.admin.ch

9444 Diepoldsau, 13. August 2020

**Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung);
Stellungnahme**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne benützen wir die Gelegenheit, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Teilrevision der CO₂-Verordnung eine Stellungnahme einreichen zu dürfen. Als Aktiengesellschaft, deren Zweck der Betrieb eines Wärmeverbunds ist, sind wir direkt von den vorgesehenen Änderungen betroffen.

Antrag:

Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbstdurchgeführten Projekten nachzukommen (Art. 90 und 91), ist weiterzuführen. Das ist nicht nur für 2021 sinnvoll, sondern auch für die Periode 2022-30.

Begründung:

Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen, soll aufgehoben werden. Der erläuternde Bericht spricht diesbezüglich grundsätzlich die Zusätzlichkeit nach 2020 ab (S. 19). Diese Grundhaltung zeigt sich auch in der Aussage auf Seite 9: «Zudem haben die Anlagebetreiber bei Investitionsentscheidungen unwirtschaftliche Massnahmen den Erlös der Bescheinigungen bis Ende 2020 einberechnet, zusätzliche Abgeltungen für das Jahr 2021 wären ein reiner finanzieller Mitnahmeeffekt.»

Der Erst-Investitionsentscheid für einen Wärmeverbund wird in der Regel gefällt, wenn genügend definitive Anschlusszusagen einen kostendeckenden Betrieb erwarten lassen. Für das Zustandekommen des Wärmeverbunds und die Motivation der Kunden zum Anschluss ist die Aussicht auf einen vernünftigen Wärmepreis im Vergleich zu anderen Energieträgern, bewiesenermassen ausschlaggebend. Trotzdem ist und war nicht alles planbar, wie z.B. der immer wieder und momentan sehr, sehr tiefe Heizölpreis. Fakt ist momentan, dass sich diejenigen besonders bestätigt fühlen, die in den letzten Jahren nicht an den neuen Wärmeverbund angeschlossen haben und bei Heizöl geblieben. Es gibt auch Kunden, die jetzt eine Wärmepreisreduktion fordern. Der Verkauf von Bescheinigungen aus selbstdurchgeführten Projekten war in den letzten Jahren existentiell und bleibt es auch weiterhin. Den externen Beweis, respektive die Bestätigung für die Unwirtschaftlichkeit des Projektes, erhielten wir jährlich aufgrund des Monitoring, der externen Verifikation und der akribischen Prüfung der Angaben und Berichte durch das BAFU. An diesem Umstand der Unwirtschaftlichkeit wird sich mittelfristig nichts ändern.

Kaum ein Wärmeverbund kann es sich leisten, viel grösser zu bauen als es durch Abnehmer gesichert ist (d.h. nicht benutzte Investitionen verzinsen und amortisieren). Unser Projekt hat aber genau die Eigenheit, dass es nicht ein statisches Projekt war und ist, welches zum Beispiel innert drei Jahren gebaut wurde und dann während 10-12 Jahren ganzheitlich mit der Abgeltung der CO₂ Tonnen den Energiepreis an die Kunden subventionierte und, oder Abschreibungen machen konnte. Unsere innovativeren und in der Folge technisch und finanziell schwieriger umzusetzenden Projekte (Abwärmennutzungen in der Industrie in Kombination mit Holzfeuerung) wurden im Bereich der Produktion und dem Kundenstamm ständig erweitert. Dies auch vor dem Hintergrund, dass wir mit der Stiftung Klik 2012 eine Vereinbarung für die mögliche Abnahme der CO₂ Tonnen bis 2030 unterzeichnet haben. Nun soll die Förderung für diese selbstdurchgeführten Projekte anscheinend 2020, ohne Rücksicht auf obenstehende Tatsachen seitens der Politik beendet werden. Damit verbunden werden unsere Anstrengungen für einen andauernden Ausbau unserer Werke und die Erreichung der Klimaziele der Politik nicht goutiert.

Damit am bestehenden Projekt neue Kunden angeschlossen werden können, braucht es zeitgerecht Investitionen. Gemäss Artikel 12 besteht heute die Möglichkeit Netzerweiterungen oder neue CO₂ Projekte einzugeben. Leider ist diese Aufgabe im Zusammenhang mit bestehenden selbstdurchgeführten Projekten nicht so einfach wie hier in einem Satz dargestellt. Wir wünschen uns, unser Projekt von derzeit 1'500 Tonnen CO₂ pro Jahr auf 2'500 Tonnen CO₂ pro Jahr nachhaltig zu erweitern. Leider konnte bis heute keine nachhaltige Möglichkeit gefunden werden unser bestehendes Projekt mit den neuen bestehenden Möglichkeiten und Vorgaben nachhaltig weiter zu entwickeln. Haupthemmnisse sind die Möglichkeit der Integration in das bestehende Projekt, die unklare Programmdauer, die politisch konkrete Definition einer möglichen zukünftigen Wirtschaftlichkeit (Beendigung der Zahlungen), sowie die mangelnde klare Aussage seitens Klik für die Abnahme der CO₂ Substitution nach 2030.

Ein weiterer, neuer Punkt ist der ungemeine Preiszerfall beim Heizoel, bei welchem die Politik es versäumt hat, zugunsten der erneuerbaren Energien, mittels CO₂ Abgabe unmittelbar Gegensteuer zu geben. Unsere Erfolge bei der Akquisition sind derzeit gleich Null.

Wenn wir unser bestehendes, selbstdurchgeführtes Projekt mit einer Netzerweiterung oder mit einem neuen Projekt ergänzen, haben wir auch das «Problem», dass der Projekteigener derzeit auf eigenes Risiko hin die Produktionskapazität und das Fernwärmenetz «richtig» ausbauen muss um die (vermutete) zukünftige Produktion respektive Verteilung gewährleisten zu können. Dabei besteht aufgrund obenstehender Ausführungen das Risiko der weiterhin tiefen Öl- und Gaspreise (schliessen die Kunden trotzdem an?) und wie bereits erwähnt, die nicht kalkulierbaren Risiken seitens der Förderungen, welche letztendlich immer vom Projekteigner getragen werden sollen.

Um unser Projekt weiter ausbauen zu können, soll die Förderung der selbstdurchgeführten Projekte zumindest 2021 respektive bis 2030 weitergeführt werden. Damit kann das Projekt gezielt ausgebaut und dem Wunsch aller entsprechend in eine nachhaltige Zukunft geführt werden. Es bedarf weiterhin einer zeitlich und finanziell klar definierten Förderung der Wärmeverbünde, wie anfangs bei der Stiftung Klimarappen. Die Projekteigner wünschen sich auch seitens der Gesetzgeber klare Voraussetzungen mit zeitlichen Horizonten welche der langfristigen Aufgabe für eine Umsetzung solcher Projekte gerecht sind.

In der heutigen unklaren Situation sind diese aber ein Risiko. Auch die möglichen Kunden warten zu oder sanieren noch rasch ihre alte Ölheizung. Daher verzichten viele Wärmeverbünde momentan ganz auf Ausbauten. Auch bei uns gilt ein Investitionsstopp für Grossinvestitionen. Anschlüsse werden nur realisiert, wenn sie ohne grossen Aufwand erstellt werden können. Für einen raschen Ausstieg der Schweiz aus den fossilen Brennstoffen ist das mehr als ungünstig. In den Erwägungen (Seite 26) wird die Erwartung geäussert, dass Betreiber beim Wegfall der Bescheinigungen aus selbstdurchgeführten Projekten in Schwierigkeiten geraten werden. Es ist zu bedenken, dass unter den rund 100 Projekten viele Wärmeverbünde sind, die dann den

Wärmepreis für ihre Kunden erhöhen müssen. Das ergibt dann eine recht grosse Anzahl betroffener Personen. In Anbetracht einer möglichen Referendumsabstimmung über die Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020 wünschen wir uns jetzt keine negative Stimmungsmache gegen Wärmeverbände. Wärmeverbände sind für die Umsetzung der energie- und klimapolitischen Ziele der Schweiz auch in Zukunft wichtig. Es ist wichtig, dass jetzt ein positives Signal für Wärmeverbände gesetzt wird.

Das Instrument der Bescheinigungen und das der Kompensationspflicht beurteilen wir für einen Wärmeverband aufgrund unserer Erfahrungen mit der Stiftung KliK für die Umsetzung der energie- und klimapolitischen Ziele der Schweiz als wertvoll. Diesen Instrumenten sollte bei der vorgesehenen Verordnungsänderung Sorge gegeben werden. Wir verweisen auf die Stellungnahme der Stiftung KliK vom 25. Juni 2020 und vertrauen darauf, dass nicht durch Vorgaben auf Verordnungsstufe ein gut wirkendes System gefährdet wird.

Wir würden uns freuen, wenn Sie unsere Anliegen zur Kenntnis nehmen und bestmöglich berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

Energie Rheintal AG



Romeo Böni
Verwaltungsratspräsident



Jürg Keller
Verwaltungsrat

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Chur, 18.08.2020

Stellungnahme zur Änderung der CO2-Verordnung / laufende Anhörung

Sehr geehrte Damen und Herren

Unsere Firma ist im Import von Personenwagen tätig und deshalb auch vom CO2-Gesetz und der dazugehörigen Verordnung betroffen. Deshalb möchten wir Sie im Bezug auf die laufende Anhörung um folgende Änderungen bitten:

- **Entfall der 6-Monats Frist zur Besteuerung von jungen Occasionen:** Diese Frist ist ungerecht, weil sie die Autos nach der ersten Inverkehrsetzung in der EU ein zweites Mal besteuert.
- **Entfall des Papierversands ans ASTRA:** Der Versand aller für die Zulassung wichtigen Dokumente ans ASTRA bei Typenschein X Autos führt in unserem Betrieb zu längeren Standzeiten und höheren Kosten.
- **Erlass von Nischenzielen für Amerikaner:** Momentan werden Autos, die nicht aus der EU stammen, durch die fehlenden Nischen- und Kleinherstellerziele ohne nachvollziehbaren Grund benachteiligt.
- **Ermöglichung der Übertragung von CO2-Guthaben:** Verfügt ein Importeur nach Ablauf einer Abrechnungsperiode über Guthaben in seiner CO2-Abrechnung, sollen diese aufs nächste Jahr übertragen werden können, damit man sie nicht möglichst aufbrauchen muss.
- **Verlängerung der Mehrfachgewichtung:** Die 2-fache Gewichtung von Autos, die unter 50g CO2/km emittieren, soll auch in Zukunft weitergeführt werden, da das ein grosser Anreiz für den Import solcher Personenwagen darstellt. Die kontraproduktive Limitierung von 7,5g sollte wegfallen.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Wünsche und halten uns für weitere Informationen oder Fragen zur Verfügung

Mit freundlichen Grüssen

Eric Senn Chur AG



Eric Senn, Inhaber

Eric Senn Chur AG
Kasernenstrasse 67
PO Box 568
CH-7007 Chur
081 404 22 22



Evangelische Frauen Schweiz (EFS)
Femmes Protestantes en Suisse (FPS)

Raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 25. August 2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Gerne nehmen die Evangelischen Frauen Schweiz (EFS) zur Teilrevision der CO2-Verordnung Stellung.

Die Teilrevision bietet die einmalige Chance, die Schweizer Klimapolitik einen bedeutenden Schritt vorwärts zu bringen und damit einen Beitrag zum dringend nötigen Schutz unseres Planeten zu leisten. Den EFS ist es ein Anliegen, dass in der Schweiz die nötigen Hebel in Bewegung gesetzt werden, um die Klimakrise zu stoppen. Von der Klimakrise sind Frauen besonders stark betroffen, weil sie zu den gefährdetsten Gruppen gehören. Die EFS fordern, dass die Schweiz Verantwortung übernimmt und alles daran setzt, weiteren Schaden an der Schöpfung und damit auch an der Zukunft kommender Generationen abzuwenden.

Die EFS bedanken sich für die Entgegennahme ihrer Stellungnahme und bitten um die Berücksichtigung der nachfolgenden Anträge und Erläuterungen zur Verbesserung der Verordnungsvorlage.

Mit freundlichen Grüssen

Evangelische Frauen Schweiz EFS

Gabriela Allemann
Präsidentin

Barbara Fankhauser
Vize-Präsidentin

Über die Evangelischen Frauen Schweiz (EFS)

Die Evangelischen Frauen Schweiz (EFS) vertreten als Dachverband von protestantischen und ökumenischen Frauenverbänden und Einzelmitgliedern die Interessen von rund 37'000 Frauen. Sie setzen sich in kirchlichen, politischen und gesellschaftlichen Strukturen für gerechte Verhältnisse und gewaltfreie Lösungen von Konflikten ein. Sie orientieren sich an den befreienden Grundlagen des Evangeliums und stehen in Auseinandersetzung mit feministischen Theologien.

Die EFS engagieren sich für Frauen in allen Lebensbereichen und besonders für jene in schwierigen Verhältnissen. Sie treten in kirchlichen und weltlichen Organisationen für die Besserstellung der Frauen ein. Zu eidgenössischen Gesetzes- und Abstimmungsvorlagen und zu aktuellen Fragen nehmen die EFS aus Sicht evangelischer Frauen Stellung. Mit Publikationen und Weiterbildungsangeboten ermutigen sie Frauen, in Kirche und Gesellschaft aktiv mitzuwirken.

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Vernehmlassungsvorlage vom 4.5.2020 <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/mitteilungen.msg-id-78837.html>

Detaillierte Vernehmlassungsantwort mit begründeten Anträgen

Vorbemerkung

Die bisherige CO₂-Verordnung zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war bisher klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen bisher nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen selbst den gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angemessen, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Diese Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch strikt auf das geltende CO₂-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Pa Iv 17.405 Burkart.

Berücksichtigt die Vorlage die besondere Ausgangslage aufgrund der gegen Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen?

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund des Corona-Virus erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten für 2020 überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Benzinkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.

Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als sie eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selber fest: „In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus¹.“ Das aktuell gültige System hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im CO₂-Gesetz vom Parlament festgelegte CO₂-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen.

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;
- c. *Streichen*

Begründung:

Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihr CO₂-Emissionen um die 9 g CO₂/km (Zielerreichung der ungewichteten Emissionen) senken müssen².“ Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.“

Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie von 2013 S. 7720 beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die CO₂-Reduktion auf 680'000 Tonnen CO₂ pro Jahr, wenn Art. 27 CO₂V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von Art 27 CO₂V 460'000 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des Bundesrates von 2017 S. 3 bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in ver-

¹ Medienmitteilung des Bundesrates vom 18.2.2020

² Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 50

³ Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 32

langte, als massive Verwässerung bezeichnet: „Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der Vorgaben und der CO₂-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper⁴.“

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialien entsprechend festgehalten.⁵ Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht.

Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt;
- b. im Referenzjahr 2021: **1-fach**;
- c. *Streichen*.

Begründung:

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es schlicht viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus widerspricht aber jeder Logik.

Verzerrter Umrechnungsfaktor NEFZ - WLTP

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der Vernehmlassungsvariante der CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

⁵ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>

Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

Wir begrüßen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht⁶ geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsfächen von Neuwagenverkäufen aufgrund der Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt:

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1. 1. 2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1. 1. 2022) und somit nicht die Zeit der momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

Zudem: Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Biotreibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:

e. für das Jahr 2021: **15 Prozent.**

Begründung:

Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t CO₂ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen

⁶ Seiten 9 und 10

CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und amortisiert werden können.

Im Weiteren ist es uns wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art 90/91.

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Antrag Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabebesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung:

Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Biofuels als Brennstoffe

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung befürchten wir, dass die betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art 46ff und Anhang 9)

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren CO₂-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und Altpneus in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

15%-Schwelle

Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.

Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich 1:1 zu übernehmen. Dies garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

5. Verminderungsverpflichtungen

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.

Auslandszertifikate

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen, also ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.

Erleichtertes Reporting (Art 97-99)

Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüßen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und anwendet.



Fastenopfer
Stefan Salzmann
Alpenquai 4
6002 Luzern

Raphael.bucher@bafu.admin.ch

Luzern, 17.8.2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank, dass wir zur Vernehmlassung der Teilrevision der CO2-Verordnung Stellung nehmen können. Die Teilrevision bietet die grosse Chance, trotz Verzögerung der Totalrevision des CO2-Gesetzes die Schweizer Klimapolitik einen bedeutenden Schritt vorwärts zu bringen. Die Schweiz darf diese Gelegenheit nicht ungenutzt lassen. Die Schweiz trägt eine historisch bedingte Verantwortung für den Klimawandel und ist als wohlhabendes Land moralisch verpflichtet, zu einer klimagerechten globalen Entwicklung beizutragen.

Das CO2-Gesetz ist das wichtigste Schweizer Instrument für Klimaschutz. Ab 1.1.2021 gelten die Ziele und Bedingungen des Pariser Klimaabkommens, dem die Schweiz 2017 zugestimmt hat. Die Schweiz hat sich dabei verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 50% gegenüber 1990 zu reduzieren, Anpassungen an die schlimmen Auswirkungen der Erderhitzung und den Schutz der Meistbetroffenen voranzutreiben sowie die Finanzmittelflüsse in Einklang mit diesen Zielen zu bringen. Die Mehrheit in der Bevölkerung trägt einen ambitionierten Klimaschutz mit – die Verlagerung der Probleme in die Zukunft und ins Ausland, und damit auf oft in Armut lebende Menschen, muss aufhören. Es sind die in Armut lebenden Menschen, die am Meisten unter den Folgen des Klimawandels leiden, obschon sie diesen nicht verursachen. Die Dringlichkeit für einen effizienten Klimaschutz wird im In- und Ausland jedes Jahr deutlicher.

In Anbetracht dessen und der sich beschleunigenden Klimaveränderungen, sowie im Bestreben, die bereits nächstes Jahr in Kraft tretenden Pariser Klimaziele schnellstmöglich in Angriff zu nehmen – aber nicht zuletzt auch im Sinne der beschlossenen Energiestrategie 2050 – müssen klar ambitioniertere Regelungen und Massnahmen getroffen werden. Die vorgeschlagene Erhöhung der CO2-Abgabe, aber auch die anvisierten Regelungen im Umgang mit Auslandszertifikaten und beim Import von Neuwagen und Treibstoffen, greifen dafür viel zu kurz. Hier muss der Bund dringend nachbessern und im Rahmen seiner vorhandenen Kompetenzen sehr viel ambitioniertere Vorgaben machen. Es bedarf dringend Massnahmen und darum ist es entscheidend, dass diese bereits für 2021 beschlossen werden. Jedes Jahr zählt!

Die COVID-19-Lage darf nicht als Vorwand dienen, die Revision der CO2-Verordnung abzuschwächen oder zu verlangsamen. Es existieren keinerlei stichhaltige Kausalitäten, die eine Verzögerung von Klimamassnahmen rechtfertigen würden. Ganz im Gegenteil: Die Coronakrise zieht – gleich wie die Klimaerhitzung – in erster Linie ärmste und verwundbarste Bevölkerungsteile in Mitleidenschaft. Daher müssen alle zur Verfügung stehenden Mittel ergriffen werden, um den Klimaschutz zu beschleunigen und dessen Auswirkungen abzumildern. Wir sehen das als unsere Pflicht als Schweizer Bürger*innen aber die der Politik.



Wir erachten die Vorlage insgesamt als ungenügend ambitioniert. Wir beantragen, dass sie verschärft wird:

CO2-Abgabe (Artikel 94 ff.): Um die angestrebte Reduktion von Emissionen im Jahr 2021 (-1.5% gegenüber 2020) zu erreichen, muss die CO2-Abgabe auf Brennstoffe bereits per 1.1.2021 auf CHF 120 erhöht werden. Nur so besteht die Aussicht, das inländische Reduktionsziel von -21.5% per 2021 (gegenüber 1990) zu erreichen.

Übertragung von Emissionsrechten: Es ist unverständlich, wieso Emissionsrechte über die Kyoto-Periode hinaus geltend gemacht werden sollen. Das Inkrafttreten des Pariser Klimaübereinkommens bietet die Möglichkeit, ab 2021 das bestehende, sämtlichen Klimaschutzbemühungen zuwiderlaufende Überangebot an (vor allem kostenlos zugeteilten) Emissionsrechten zu korrigieren. Dies muss zwingend genutzt werden.

Treibstoffimport-Kompensation (Artikel 89): Die vorgeschlagene Erhöhung der Kompensationspflicht für Treibstoffimporte um gerade mal 2 Prozentpunkte (auf 12%) geht klar zu wenig weit. Angesichts des kaum genutzten Spielraums des Bundes, diese bis 40% erhöhen zu können, und aufgrund der bisher deutlich verfehlten Ziele im Verkehrssektor, stellt eine Erhöhung auf wenigstens 15-20% für 2021 das absolute Minimum dar.

Wir bitten um Berücksichtigung der nachfolgenden Anträge und Erläuterungen zur Verbesserung der Verordnungsvorlage.

Freundliche Grüsse

Stefan Salzmann

Verantwortlicher Klimapolitik von Fastenopfer und Co-Präsident der Klima-Allianz Schweiz



Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Vernehmlassungsvorlage vom 4.5.2020

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/mitteilungen.msg-id-78837.html>

Detaillierte Vernehmlassungsantwort mit begründeten Anträgen

Vorbemerkung

Die bisherige CO₂-Verordnung zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war bisher klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen bisher nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen selbst den gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angemessen, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Diese Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch strikt auf das geltende CO₂-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Pa Iv 17.405 Burkart.

Berücksichtigt die Vorlage die besondere Ausgangslage aufgrund der gegen Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen?

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund des Corona-Virus erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten für 2020 überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu



reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Benzinkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.

Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als sie eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selber fest: „In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus¹.“ Das aktuell gültige System hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im CO₂-Gesetz vom Parlament festgelegte CO₂-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen.

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;
- c. *Streichen*

Begründung:

Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihr CO₂-Emissionen um die 9 g CO₂/km (Zielerreichung der ungewichteten Emissionen) senken müssen².“ Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.“

¹ Medienmitteilung des Bundesrates vom 18.2.2020

² Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 50

³ Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 32

Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie von 2013 S. 7720 beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die CO₂-Reduktion auf 680'000 Tonnen CO₂ pro Jahr, wenn Art. 27 CO₂V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von Art 27 CO₂V 460'000 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des Bundesrates von 2017 S. 3 bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in verlangte, als massive Verwässerung bezeichnet: „Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der Vorgaben und der CO₂-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper⁴.“

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialien entsprechend festgehalten.⁵ Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht.

Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt;
- b. im Referenzjahr 2021: **1-fach**;
- c. *Streichen.*

Begründung:

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

⁵ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es schlicht viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus widerspricht aber jeder Logik.

Verzerrter Umrechnungsfaktor NEFZ - WLTP

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der Vernehmlassungsvariante der CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

Wir begrüssen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht⁶ geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsflächen von Neuwagenverkäufen aufgrund der Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt:

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1. 1. 2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1. 1. 2022) und somit nicht die Zeit der momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

Zudem: Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis

⁶ Seiten 9 und 10



zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Biotreibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:
e. für das Jahr 2021: **15 Prozent**.

Begründung:

Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t CO₂ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und amortisiert werden können.

Im Weiteren ist es uns wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art 90/91.

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Antrag Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung:

Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichtjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Biofuels als Brennstoffe

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung befürchten wir, dass die betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art 46ff und Anhang 9)

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren CO₂-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und Altpneus in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

15%-Schwelle

Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.



Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich 1:1 zu übernehmen. Dies garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

5. Verminderungsverpflichtungen

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.

Auslandszertifikate

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen, also ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.

Erleichtertes Reporting (Art 97-99)

Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüßen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und anwendet.

via Email

Bundesamt für Umwelt
Frau Andrea Burkhardt
Abteilung Klima
3003 Bern
climate@bafu.admin.ch

Name: Urs Brodmann

Phone: +41 44 298 2800

E-Mail: urs.brodmann@firstclimate.com

5. August 2020

Teilrevision der CO₂-Verordnung - Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Burkhardt
Sehr geehrte Damen und Herren

First Climate ist ein spezialisierter Berater und Dienstleister für Klimaschutz, insbesondere auch im Bereich inländischer Kompensationsprojekte. Gerne nehmen wir hiermit Stellung zur Teilrevision der CO₂-Verordnung gemäss dem erläuternden Bericht des BAFU vom 4. Mai 2020.

Veröffentlichung von Projektskizzen (Seite 6 des erläuternden Berichts)

Die Erarbeitung fundierter Projektskizzen ist für die Verfasser mit erheblichem Aufwand verbunden. Eine Veröffentlichung würde den Schutz des so erarbeiteten geistigen Eigentums verunmöglichen. Auf Antrag der Ersteller sind Projektskizzen und die zugehörigen Rückmeldungen der Geschäftsstelle deshalb integral als Geschäftsgeheimnisse zu betrachten, und auf ihre Veröffentlichung ist in diesem Fall ganz zu verzichten. Im Minimum ist der Schutz des geistigen Eigentums zu gewährleisten, indem Skizzen auf Antrag nur verzögert (um mindestens fünf Jahre ab Datum der Rückmeldung der Geschäftsstelle) und in geschwätzter Fassung publiziert werden.

Ausschliessliche Anrechnung von 2021 erzielten Emissionsverminderungen (Art. 91)

Für die Erfüllung der Kompensationspflicht des Jahres 2021 sind auch Emissionsminderungen der Vorjahre zuzulassen. Wir sehen keinen ausreichenden Grund, weshalb die Schweiz ihren eigenen Gesetzessubjekten die Flexibilität versagen sollte, die sie selbst in Form ihrer Mehrjahresziele gegenüber der internationalen Staatengemeinschaft geltend macht. In diesem Zusammenhang ist auch die Übertragbarkeit von Bescheinigungen der Jahre 2013 – 2020 zu gewährleisten.

Übererfüllung von Verminderungsverpflichtungen (Art. 12)

Der erläuternde Bericht argumentiert, dass die Weiterführung der automatischen Bescheinigung von Übererfüllungen ein reiner Mitnahmeeffekt wäre. Dies entspricht nicht unserer Erfahrung als Auditor von Minderungszielen. Vielmehr vertrauen viele Unternehmen auf eine Kontinuität des klimapolitischen Rahmens. Genau diese Kontinuität gilt es unseres Erachtens in der vorliegenden Revision wie auch in der anstehenden Gesetzesänderung möglichst zu gewährleisten.

Die Bescheinigung von Übererfüllungen schafft einen dynamischen Anreiz für Unternehmen, dessen klimapolitische und gesamtwirtschaftliche Vorteile den Nachteil erhöhter Transaktionskosten in der Zielvereinbarung bei Weitem überwiegen. Dies gilt noch verstärkt unter dem revidierten CO₂-Gesetz mit absehbar höheren CO₂-Preisen und Minderungskosten. Die im Bericht genannte Alternative einer Bescheinigung als Projekt bzw. Programm erscheint uns aus zeitlichen und methodischen Gründen wenig praktikabel, vor allem für das Jahr 2021.

Carry-Over von Kyoto-Einheiten

Beim Übergang von der ersten in die zweite Verpflichtungsperiode hat das UVEK die Übertragbarkeit von Einheiten im Schweizer Emissionshandelsregister auf emissionshandelspflichtige Personen beschränkt und damit Akteure wie First Climate faktisch enteignet bzw. zu aufwendigen Ausweichmanövern in Registern mit wirtschaftsfreundlicheren Regelungen gezwungen.

Wir möchten das BAFU an dieser Stelle vorsorglich dafür sensibilisieren, dass beim Übergang in das Pariser Regime eine ähnliche Zäsur unbedingt zu vermeiden ist. Das Schweizer Register soll allen Inhabern von Kyoto-Einheiten auch nach 2020 uneingeschränkt zur Verfügung stehen, natürlich unter dem Vorbehalt der internationalen Anforderungen.

Genehmigungsschreiben für Projekte im Ausland (Art. 4a)

CDM-Projekte werden für den freiwilligen CO₂-Markt auch nach 2020 eine wichtige Rolle spielen. Wir weisen das BAFU deshalb vorsorglich auf die Notwendigkeit hin, den bestehenden Prozess für die Erteilung von Genehmigungsschreiben beizubehalten, bis die Zukunft des CDM international geklärt ist.

Bescheinigung von CO₂-Senken

Die Bedeutung von Technologien für die dauerhafte und nachhaltige Speicherung von atmosphärischem Kohlenstoff für die Erreichung der Pariser Ziele (nachstehend "NET" für *negative emission technologies*) wird mittlerweile kaum mehr bestritten. Auch in der Schweiz gilt es, geeignete NET möglichst rasch breit nutzbar zu machen. Bescheinigungen sind ein geeignetes Instrument, um NET gezielt und unter Berücksichtigung ihres effektiven Klimanutzens zu fördern.

First Climate ist an vorderster Front in die Nutzbarmachung von NET involviert, darunter die Erzeugung und Nutzung von Pflanzenkohle aus naturbelassenem Holz sowie die chemische Speicherung von CO₂ in Betonabbruch. Aufbauend auf diesen Erfahrungen erlauben wir uns folgende Anregungen:

1. **Aktive Unterstützung von NET:** Das geltende CO₂-Gesetz schliesst NET nicht explizit aus. Seit der Botschaft des Bundesrates von 2009 zum geltenden Gesetz hat ein entscheidender Wissenszuwachs stattgefunden. Beispielsweise waren die Senkenpotenziale von Pflanzenkohle und Betonabbruch dem Gesetzgeber damals wohl schlicht noch nicht bekannt. Das BAFU kann die rasche Umsetzung dieser vielversprechenden Technologien im Rahmen der vorliegenden Verordnungsrevision wie folgt fördern:
 - a. Idealerweise durch ersatzlose Streichung des Ausschlusses biologischer und geologischer Senken in Buchstabe b von Anhang 3 der Verordnung und damit Öffnung des Bescheinigungsinstruments für NET; und
 - b. Durch die Bereitschaft, Gesuche für die Bescheinigung von NET bis zur Registrierungsreife zu bearbeiten, in Erwartung und unter dem Vorbehalt eines entsprechenden gesetzlichen Rahmens für die Zeit ab 2022.
2. **Massenbilanzierung statt Messung:** Die laufende Forschung in der Schweiz untersucht u.a., in welchem Umfang der Eintrag von Pflanzenkohle in landwirtschaftliche Böden zu einem messbaren Zuwachs an Bodenkohlenstoff führt. Dieser Nachweis ist anspruchsvoll (u.a. ungünstiges Signal-to-Noise Ratio, d.h. relativ geringer Eintrag bei gleichzeitig hoher Heterogenität des Bodens). Zudem bedeutet eine Verlagerung in andere Umweltkompartimente durch Erosion noch nicht, dass Bodenkohlenstoff wieder in die Atmosphäre gelangt. Für Pflanzenkohle ist deshalb ein Massenbilanzierungsansatz gegenüber in-situ-Messungen zu bevorzugen. Die auf Böden ausgebrachten Mengen sind einfach quantifizierbar. Zudem ist Pflanzenkohle in Böden belegtermassen äusserst stabil mit Residenzzeiten von mehreren hundert Jahren.

CORE

Wir begrüßen die Einführung des CORE-Systems grundsätzlich sehr und bedanken uns an dieser Stelle nochmals für die Gelegenheit, unsere Sichtweise bereits in einer früheren Konsultationsphase einzubringen. Anhang 1 zu dieser Stellungnahme fasst unsere wichtigsten Anliegen in Bezug auf CORE nochmals zusammen.

Wir danken für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen,



Urs Brodmann, Geschäftsführer

Beilage:

- Anregungen zur Ausgestaltung von CORE

Anregungen zur Ausgestaltung von CORE

First Climate (Switzerland) AG

5. August 2020 / UB

- **Offline-Bearbeitung:** Die Offline-Bearbeitung von Gesuchen, Berichten etc. muss möglich bleiben mit dem Ziel, erst die finale Version in CORE hochzuladen bzw. in die betreffenden Webformulare zu übertragen. Dies setzt voraus, dass die jeweils aktuellen Vorlagen für Gesuche und Berichte auch nach Einführung von CORE weiterhin im Format MS Word resp. Excel zur Verfügung gestellt werden.
- **Minimierung von Doppelaufwand:** Das Ausfüllen von Webformularen bringt für uns als Nutzer erfahrungsgemäss beträchtlichen Zusatzaufwand mit sich. Im Hinblick auf die Minimierung dieses Zusatzaufwandes bitten wir das BAFU, nach Möglichkeit folgende Funktionalitäten zu gewährleisten:
 - Upload von Anhängen zu Gesuchen in Dokumentform (pdf)
 - Automatisierte Übertragung von Text in die Webformulare
- **Wahrung von Geschäftsgeheimnissen:** Die Möglichkeit einer differenzierten Schwärzung von Geschäftsgeheimnissen ist für First Climate und unsere Kunden von eminenter Bedeutung. Wir können derzeit noch nicht absehen, wie die Schwärzung in CORE praktisch umgesetzt wird, und beschränken uns deshalb auf die Bitte, dies bei der Ausgestaltung von CORE gebührend zu beachten.
- **Beta-Testing:** Wir würden die Möglichkeit begrüssen, zu gegebener Zeit eine Beta-Version von CORE zu testen und ggf. dannzumal weitere Empfehlungen einbringen zu dürfen.

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Zürich, 17.08.2020

Stellungnahme zum Anhörungsverfahren zur CO2-Verordnung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Da unsere Unternehmung im Bereich des Personenwagenimports tätig ist, möchten wir Ihnen hiermit unsere **Anliegen im Zusammenhang mit der laufenden Anhörung zur CO2-Verordnung** zukommen lassen.

Vor allem die **fehlenden CO2-Nischenziele** für Autos ohne Europäische Genehmigung beeinträchtigen unsere Tätigkeit beträchtlich. Für uns ist es nicht nachvollziehbar, wieso diese Fahrzeuge gegenüber Europäischen Produkten mit Nischenzielen von den Schweizer Behörden benachteiligt werden und fordern Ihr Amt dazu auf, diese Ungleichbehandlung zu beheben.

Weiter möchten wir Sie darauf hinweisen, dass mit der **existierenden 6-Monats-Regelung (Art. 17) auch viele Occasionen besteuert** werden, welche die CO2-Steuer bei der Erstzulassung im Europäischen Ausland bereits bezahlt haben und möchten Sie zu einer Verkürzung oder zu einer Eliminierung dieser Frist anhalten.

Um den bürokratischen Aufwand einzudämmen beantragen wir zusätzlich den **Entfall des Dokumentenversands ans ASTRA bei Typenschein-X-Fahrzeugen**, was zurzeit erhebliche Unkosten verursacht.

Um die CO2-Reduktion im automobilen Bereich weiter zu fördern schlagen wir zudem vor, die **Mehrfachgewichtung von Green-Fahrzeugen** unter 50g CO2 pro km (doppelt) zu verlängern, sowie die Limitierung auf 7,5g aufzuheben und für die **Übertragbarkeit von CO2-Guthaben** am Ende der jeweiligen Abrechnungsperioden zu sorgen.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Garage Asscar GmbH

Ismail Göktas, Geschäftsführer

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Ort, Datum 9470 Buchs 17.08.2020

Stellungnahme zum Anhörungsverfahren zur CO2-Verordnung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Da unsere Unternehmung im Bereich des Personenwagenimports tätig ist, möchten wir Ihnen hiermit unsere **Anliegen im Zusammenhang mit der laufenden Anhörung zur CO2-Verordnung** zukommen lassen.

Vor allem die **fehlenden CO2-Nischenziele** für Autos ohne Europäische Genehmigung beeinträchtigen unsere Tätigkeit beträchtlich. Für uns ist es nicht nachvollziehbar, wieso diese Fahrzeuge gegenüber Europäischen Produkten mit Nischenzielen von den Schweizer Behörden benachteiligt werden und fordern Ihr Amt dazu auf, diese Ungleichbehandlung zu beheben.

Weiter möchten wir Sie darauf hinweisen, dass mit der **existierenden 6-Monats-Regelung (Art. 17) auch viele Occasionen besteuert** werden, welche die CO2-Steuer bei der Erstzulassung im Europäischen Ausland bereits bezahlt haben und möchten Sie zu einer Verkürzung oder zu einer Eliminierung dieser Frist anhalten.

Um den bürokratischen Aufwand einzudämmen beantragen wir zusätzlich den **Entfall des Dokumentenversands ans ASTRA bei Typenschein-X-Fahrzeugen**, was zurzeit erhebliche Unkosten verursacht.

Um die CO2-Reduktion im automobilen Bereich weiter zu fördern schlagen wir zudem vor, die **Mehrfachgewichtung von Green-Fahrzeugen** unter 50g CO2 pro km (doppelt) zu verlängern, sowie die Limitierung auf 7,5g aufzuheben und für die **Übertragbarkeit von CO2-Guthaben** am Ende der jeweiligen Abrechnungsperioden zu sorgen.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Firma



Garage Cudazzo GmbH
Michele Cudazzo
079 236 37 36

Verkauf aller Marken | Mietwagen
Churerstrasse 84 | 9470 Buchs
www.cudazzo.ch | garage@cudazzo.ch

Name, Funktion

Cudazzo Michele
Inhaber

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail:
raphael.bucher@bafu.admin.ch

Ittigen 06.08.2020

Stellungnahme zur Änderung der CO2-Verordnung / laufende Anhörung

Sehr geehrte Damen und Herren

Unsere Firma ist im Import von Personenwagen tätig und deshalb auch vom CO2-Gesetz und der dazugehörigen Verordnung betroffen. Deshalb möchten wir Sie im Bezug auf die laufende Anhörung um folgende Änderungen bitten:

- **Entfall der 6-Monats Frist zur Besteuerung von jungen Occasionen:** Diese Frist ist ungerecht, weil sie die Autos nach der ersten Inverkehrsetzung in der EU ein zweites Mal besteuert.
- **Entfall des Papierversands ans ASTRA:** Der Versand aller für die Zulassung wichtigen Dokumente ans ASTRA bei Typenschein X Autos führt in unserem Betrieb zu längeren Standzeiten und höheren Kosten.
- **Erlass von Nischenzielen für Amerikaner:** Momentan werden Autos, die nicht aus der EU stammen, durch die fehlenden Nischen- und Kleinherstellerziele ohne nachvollziehbaren Grund benachteiligt.
- **Ermöglichung der Übertragung von CO2-Guthaben:** Verfügt ein Importeur nach Ablauf einer Abrechnungsperiode über Guthaben in seiner CO2-Abrechnung, sollen diese aufs nächste Jahr übertragen werden können, damit man sie nicht möglichst aufbrauchen muss.
- **Verlängerung der Mehrfachgewichtung:** Die 2-fache Gewichtung von Autos, die unter 50g CO2/km emittieren, soll auch in Zukunft weitergeführt werden, da das ein grosser Anreiz für den Import solcher Personenwagen darstellt. Die kontraproduktive Limitierung von 7,5g sollte wegfallen.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Wünsche und halten uns für weitere Informationen oder Fragen zur Verfügung

Mit freundlichen Grüßen

Garage Gerbsch GmbH
Peter Gerbsch
Geschäftsleitung



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Mümliswil, 07.08.2020

Eingabe zur Anhörung der CO2-Verordnung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Wir beziehen uns auf die laufende Vernehmlassung zur CO2-Verordnung. Da auch unsere Unternehmung Autos importiert, möchten wir Ihnen hiermit unsere diesbezüglichen Anliegen zukommen lassen.

Die Pflicht zum Versand von Dokumenten ans ASTRA für die Besteuerung von nicht typengenehmigten Fahrzeugen (Typenschein X) verursacht in unserem Betrieb einen grossen Papierkrieg. Mit Entfall dieser Auflage würden unsere bürokratischen Umtriebe wieder auf ein annehmbares Mass reduziert.

Auch sind wir erstaunt darüber, dass Amerikaner nicht wie Europäer von speziellen Nischenzielen profitieren können, denn damit werden sie im Konkurrenzkampf erheblich schlechter gestellt. Entsprechend möchten wir Sie hiermit darum bitten, diese Diskriminierung zu beheben, indem auch für die davon betroffenen Marken und Modelle Nischenziele beantragt werden können.

Zudem haben wir ursprünglich angenommen, dass die Besteuerung nur für Neuwagen gilt. Die in Artikel 17 festgehaltene 6 monatige Frist besteuert aber auch Occasionen, was aus unserer Sicht dem Sinn des CO2-Gesetzes widerspricht und zu Doppelbesteuerungen mit der EU führt. Wir möchten Sie deshalb darum bitten, diese Frist entfallen zu lassen.

Zuletzt fragen wir uns, wieso ein allfälliger CO2-Bonus am Jahresende nicht auf das nächste Jahr übertragen werden kann und sehr umweltfreundliche Fahrzeuge nicht mehr mehrfach mit dem Faktor 2 zählen und die Limitierung von 7,5g wegfallen könnte. Mit einer Änderung bzw. Weiterführung dieser beiden Elemente könnte aus unserer Sicht noch viel mehr CO2 eingespart werden.

Für Ergänzungen oder Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung!

Freundliche Grüsse

Garage R. Saner AG

Dorfstrasse 25, 4717 Mümliswil

Saner Rolf, Inhaber

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per Mail an:
Bundesamt für Umwelt
raphael.bucher@bafu.admin.ch

Zürich, 24. August 2020

Vernehmlassungsantwort

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

GastroSuisse, der grösste Branchenverband der Schweiz mit rund 20'000 Mitgliedern (Hotels, Restaurants, Cafés, Bars etc.) in allen Landesgegenden, organisiert in 26 Kantonalsektionen und vier Fachgruppen, nimmt im obengenannten Vernehmlassungsverfahren gerne wie folgt Stellung:

I. Allgemeine Würdigung

GastroSuisse begrüsst generell die Verknüpfung des Emissionshandels in der Schweiz mit demjenigen der EU und die Angleichungen der Regelungen.

II. CO₂-Abgabe

Der Branchenverband lehnt jedoch die Erhöhung des Abgabesatzes auf 120 Franken je Tonne CO₂, sofern die Emissionen im Jahr 2020 mehr als 67% der Emissionen von 1990 betragen, ab. In der momentanen Gesetzgebung festgehalten ist unter anderem ein Abgabesatz von 120 Franken je Tonne CO₂, wenn die Emissionen im Jahr 2016 mehr als 76% der Emissionen von 1990 betragen (vgl. Art. 94). Die Schweiz hat neben Schweden bereits heute die mit Abstand höchste CO₂-Besteuerung weltweit. Gerade KMU und viele Branchen, darunter die Gastronomie, haben keine Möglichkeit, sich von der CO₂-Abgabe zu befreien. Angesichts der Corona-Pandemie und ihren volkswirtschaftlichen Folgen ist diese Erhöhung für den Branchenverband zurzeit unverständlich. Wir schlagen dementsprechend folgende Anpassung von Art. 94 Abs. 1 Bst. d vor:

Art. 94 Abs. 1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2022: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2020 mehr als ~~67~~ **76** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Nach wie vor fordert der Branchenverband bezüglich der CO₂-Abgabe einen Befreiungsmechanismus ohne Untergrenze, Brancheneinschränkungen und sonstigen ausschliessenden Kriterien. Jedes Unternehmen muss unabhängig von Branche und Kennzahlen die Möglichkeit haben, sich von der CO₂-Abgabe zu befreien – jedes Unternehmen kann nämlich selber einschätzen, ob die mit der CO₂-Abgabe verbundene Reduktionspflicht sinnvoll ist.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung der Haltung von GastroSuisse.

Freundliche Grüsse

GastroSuisse



Casimir Platzer
Präsident



Daniel Borner
Direktor

GastroSuisse

Für Hotellerie und Restauration
Pour l'Hôtellerie et la Restauration
Per l'Albergheria e la Ristorazione

Wirtschaftspolitik

Blumenfeldstrasse 20 | 8046 Zürich
T +41 44 377 53 52 | F +41 44 377 55 82
wipo@gastrosuisse.ch | www.gastrosuisse.ch



Lignières, le 20 août 2020

Commune de Lignières

Place du Régent 1 – 2523 Lignières

Téléphone 032 886 50 30

commune.lignieres@ne.ch

www.lignieres.ch

IBAN n° CH52 0076 6000 L001 5180 9

Office fédéral de l'environnement

Madame

Andrea Burkhardt

Division Climat

Papiermühlestrasse 172

3003 Berne

Révision partielle de l'ordonnance sur le CO₂ – Prise de position

Madame,

Nous nous permettons de prendre position dans le cadre de la procédure de consultation concernant la révision partielle de l'ordonnance sur le CO₂ en vue de mettre en œuvre la révision de la loi sur le CO₂ dans le cadre de l'initiative parlementaire Burkart 17.405.

En tant qu'exploitant du projet 10163 Chauffage à distance au bois Lignières - IM-1539, nous sommes financièrement directement impactés par les résultats de la mise en consultation de la révision partielle de cette ordonnance. Le mécanisme de compensation CO₂ nous permet de bénéficier d'un revenu annuel avoisinant les CH 90'000.-. La rentabilité n'étant pas encore atteinte pour notre projet, comme le démontre d'ailleurs le suivi annuel selon les exigences de la loi sur la CO₂, la possible suppression de ce soutien financier en 2021 impacterait très fortement la gestion de notre réseau de chaleur notamment par le biais d'une augmentation notable du prix de chaleur.

Non admissibilité de projets auto-réalisés (art. 90 et 91)

La possibilité de satisfaire à l'obligation de compenser par le biais de projets auto-réalisés doit être supprimée. Le rapport explicatif conteste en bloc leur additionnalité après 2020 (p. 19). L'instrument de la compensation se voit ainsi retirer en 2021 des réductions d'émissions à hauteur d'environ 150'000 tonnes de CO₂eq.

Etant donné que l'additionnalité des plus de 100 projets concernés, dont le nôtre, fait depuis 2013 chaque année l'objet d'un examen méticuleux, la question se pose de savoir pourquoi tous ces projets devraient soudainement ne plus s'avérer additionnels le 1er janvier 2021. D'autant plus que le rapport admet que, sans les recettes issues de la vente des réductions d'émissions, les projets pourraient rencontrer des difficultés financières pouvant mener jusqu'à leur abandon – ce qui reviendrait à une preuve claire et nette de leur additionnalité (p. 26).

En tant qu'exploitant de projet, nous confirmons pleinement cette affirmation et les difficultés économiques que nous rencontrerions si ce soutien financier précieux devait être supprimé en 2021.

Requêtes

Concrètement, nous soumettons donc les requêtes suivantes :

- Art. 90 al. 1: [pas de modification de l'actuelle ordonnance sur le CO₂]
- Art. 91 al. 2: [pas de modification de l'actuelle ordonnance sur le CO₂]
- Art. 91 al. 3: [pas de modification de l'actuelle ordonnance sur le CO₂]

En espérant vivement que nos requêtes puissent être prises en considération, nous vous prions d'agréer, Madame, nos salutations distinguées.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président

Le secrétaire


Cédric Hadorn


Fabrice Bonjour

Dicastère chauffage à distance
Aurèle Chiffelle



Frau
Andrea Burkhardt
Abteilung Klima
Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Nesslau, 7. August 2020

Teilrevision der CO₂-Verordnung – Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Burkhardt

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens Stellung zu nehmen zur Teilrevision der CO₂-Verordnung, welche der Umsetzung der Revision des CO₂-Gesetzes im Rahmen der Pa.Iv. Burkart 17.405 dient.

Die Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation KliK ist die branchenweite Kompensationsgemeinschaft im Rahmen des CO₂-Gesetzes. Sie erfüllt anstelle der Mineralölgesellschaften, welche fossile Treibstoffe in Verkehr bringen, deren gesetzliche Pflicht, einen Teil der bei der Nutzung der Treibstoffe entstehenden CO₂-Emissionen zu kompensieren.

Die vorgeschlagene Anpassung der uns direkt betreffenden Regulierung der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure in den Artikeln 89 bis 91 bringt eine erhebliche Verschärfung mit sich, welche die Erfüllung der Kompensationspflicht im Jahr 2021 nahezu unerfüllbar macht. Sogar der erläuternde Bericht räumt dies ein (S. 25).

Wir halten es für bedenklich, wenn der Regulator Auflagen macht und die Rahmenbedingungen zu deren Erfüllung so setzt, dass sie mit der allergrössten Wahrscheinlichkeit nicht eingehalten werden können – insbesondere, wenn dies eine Strafzahlung in der Grössenordnung von gegen 100 Mio. Fr. zur Folge haben kann, die in die allgemeine Bundeskasse fliesst. Dies gilt umso mehr, als die Verschärfungen ohne Not erfolgen und schwach begründet sind.

Zu den vorgeschlagenen Anpassungen im Einzelnen äussern wir uns im Folgenden gegliedert nach Themen, nicht in der Reihenfolge der Artikel:

1) Kompensationssatz (Art. 89)

Gemäss dem erläuternden Bericht begründet sich die Höhe des Kompensationssatzes von 12% im Jahr 2021 aus dem zusätzlichen Reduktionsbedarf von 800'000 Tonnen CO₂eq gegenüber dem Jahr 2020, der sich wiederum aus dem gesetzlichen Verminderungsziel von 21.5% gegenüber 1990 ergibt. Davon sollen also vom Kompensationsinstrument allein gut 300'000 Tonnen CO₂eq oder fast 40% getragen werden.

Es erstaunt, dass die übrigen Instrumente des CO₂-Gesetzes – namentlich die CO₂-Abgabe, das Gebäudeprogramm, das Emissionshandelssystem sowie die Emissionsvorschriften für Fahrzeuge – derart unwirksam sind, dass sie zusammen nicht einmal zwei Drittel der benötigten Wirkung liefern. Fragwürdig ist aber vor allem der Ansatz, die verbleibende Fehlmenge einem einzigen Instrument quasi als «Residualgrösse» aufzubürden. Auch lag die Erhöhung des Kompensationssatzes im Durchschnitt über die Verpflichtungsperiode 2013 bis 2020 bei lediglich 1.25% pro Jahr. Eine Erhöhung um 2% für das Jahr 2021 allein erscheint vor diesem Hintergrund unverhältnismässig.

2) Ausschliessliche Anrechnung von 2021 erzielten Emissionsverminderungen (Art. 91)

Der erläuternde Bericht liefert keine Begründung, weshalb die Kompensationspflicht für das Jahr 2021 vollständig mit Emissionsverminderungen erfüllt werden muss, die im Jahr 2021 erzielt werden. Er hält lediglich lapidar fest, das Vorgehen sei analog zum Jahr 2020.

Im Jahr 2020 gilt diese Regelung, welche eine einschneidende Verschärfung gegenüber den Jahren 2013 bis 2019 darstellt, allerdings aus einem spezifischen Grund, der für das Jahr 2021 nicht gegeben ist: Das nationale CO₂-Gesetz kennt nur ein Zieljahr, das Jahr 2020, während sich die internationale Verpflichtung unter dem Kyoto-Protokoll auf die Zielperiode 2013 bis 2020 bezieht. Entscheidend ist mithin national die Emissionsbilanz des Jahres 2020, international die Emissionsbilanz der Periode 2013 bis 2020. Ein Vor- oder Nachholen von Emissionsverminderungen ist auf nationaler Stufe im Jahr 2020, anders als in den Vorjahren, nicht möglich.

In der 2021 unter dem Pariser Übereinkommen einsetzenden Verpflichtungsperiode, welche bis 2030 andauert, hat die Schweiz international diesmal zwei Emissionsziele abgegeben, ein Periodenziel für die Jahre 2021 bis 2030 sowie ein Ziel für das Jahr 2030 allein. In den Jahren 2021 bis 2029 ist somit gleich wie in den Jahren 2013 bis 2019 ein Vor- oder Nachholen von Emissionsverminderungen möglich.

Es ist allein der Langsamkeit des Gesetzgebungsprozesses geschuldet, dass nun 2021 als singuläres Zieljahr erscheint. Bei regulärem Inkrafttreten des revidierten CO₂-Gesetzes auf Beginn der neuen Periode am 1. Januar 2021 wäre das Jahr 2021 ohne weiteres als Bestandteil der hinsichtlich des zeitlichen Anfalls von Emissionsverminderungen flexiblen Periode 2021 bis 2029 betrachtet worden. Sachlich besteht demnach keinerlei Notwendigkeit, das Jahr 2021 in Bezug auf die Anrechenbarkeit von Emissionsverminderungen zur Erfüllung der Kompensationspflicht dem Jahr 2020 gleichzusetzen.

3) Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen der Periode 2013 bis 2020 ins Jahr 2021

Der Gesetzgeber hat es bei der Behandlung der Pa. Iv. Burkart versäumt, eine Übergangsbestimmung zu schaffen, welche die Übertragung der in der Periode 2013 bis 2020 ausgestellten, aber nicht verwendeten Bescheinigungen ins Jahr 2021 regelt. Im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes nach 2020 (Art. 57 Abs. 3) ist deren Übertragung in die Jahre 2021 bis 2025 hingegen gewährleistet, was zu keinem Zeitpunkt der bisherigen Debatte umstritten war.

Da aber die Übergangsbestimmungen des geltenden CO₂-Gesetzes die Übertragung von Bescheinigungen nicht behandeln, weil diese vor 2013 noch gar nicht existierten, fiel dies nun gewissermassen zwischen Stuhl und Bank. Der Bundesrat könnte das auf Verordnungsstufe korrigieren, ohne damit dem Willen des Parlaments zuwiderzuhandeln.

Dieser und der vorhergehende Punkt gehen dabei Hand in Hand: Nur wenn die überschüssigen Bescheinigungen der Periode 2013 bis 2020 im Jahr 2021 verwendet werden können, sind *de facto* im Jahr 2021 andere als im Jahr 2021 erzielte Emissionsverminderungen anrechenbar.

4) Unzulässigkeit selbst durchgeführter Projekte (Art. 90 und 91)

Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen, soll aufgehoben werden. Der erläuternde Bericht spricht diesen pauschal die Zusätzlichkeit nach 2020 ab (S. 19). Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 Emissionsverminderungen im Umfang von rund 150'000 Tonnen CO₂eq entzogen.

Da die Zusätzlichkeit der betroffenen über 100 Projekte seit 2013 jährlich akribisch geprüft wird, stellt sich die Frage, weshalb diese alle auf einen Schlag mit dem Neujahrstag 2021 nicht mehr additionell sein sollten. Dies umso mehr, als eingeräumt wird, dass die Projekte ohne die Einnahmen aus dem Verkauf der Emissionsverminderungen in finanzielle Schwierigkeiten geraten können und allenfalls sogar deren Einstellung droht – was ja ein eindeutiger Beleg ihrer Zusätzlichkeit wäre (S. 26).

Rätselhaft ist die in diesem Zusammenhang im erläuternden Bericht getätigte Aussage, der Wegfall der selbst durchgeführten Projekte sollte zu mehr neuen Kompensationsprojekten im Jahr 2021 führen (S. 26). Zum jetzigen Zeitpunkt können praktisch keine neuen Projekte im Jahr 2021 mehr ausgelöst werden. Die Vorlaufzeit bis zur Registrierung von Kompensationsprojekten und deren anschliessender technischer Implementierung liegt typischerweise bei 12 bis 18 Monaten. In Kombination mit der Auflage, nur im Jahr 2021 erzielte Emissionsverminderungen anrechnen zu können, sowie dem höheren Kompensationssatz führt somit der sachlich auf tönernen Füüssen stehende Ausschluss selbst durchgeführter Projekte direkt in die Nichteinhaltung der Kompensationspflicht.

5) Unzulässigkeit von Mehrleistungen

Das System der CO₂-Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung wird durch das Übergangsgesetz um ein Jahr bis Ende 2021 verlängert. Es ist nicht nachvollziehbar, warum dies nicht auch für die Möglichkeit gilt, dass sich die Betreiber von Anlagen mit Verminderungsverpflichtung Bescheinigungen ausstellen lassen können für die Erzielung von Emissionsverminderungen, dank denen der Reduktionspfad um mehr als 5% unterschritten wird. Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 rund 100'000 Bescheinigungen entzogen, womit die Nichterfüllung der Kompensationspflicht 2021 nochmals wahrscheinlicher wird. Für die Betreiber der Anlagen entfällt der Anreiz, entsprechende zusätzliche Emissionsverminderungen zu erzielen; die gegenteilige Behauptung im erläuternden Bericht (S. 9) ist unfundiert.

Anträge

Konkret stellen wir somit die folgenden Anträge:

- **Art. 12 Abs. 2:**
Die Bescheinigungen werden für Emissionsverminderungen im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad abzüglich 5 Prozent und den Treibhausgasemissionen im betreffenden Jahr, letztmals 2021, ausgestellt.
- **Art. 89 Abs. 1 Bst. e:**
für das Jahr 2021: 11 Prozent.
- **Art. 90 Abs. 1:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]
- **Art. 91 Abs. 2:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]
- **Art. 91 Abs. 3:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]
- **Art. 140 Abs. 3 (neu):**
Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.
(Alternativ könnte ein Art. 139a geschaffen werden mit dem Titel «Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen aus dem Zeitraum 2013-2020» und demselben Text als Inhalt.)

Im Übrigen begrüßen wir die die Artikel 6 und 14 betreffenden Anpassungen. Sie erhöhen die Transparenz des Kompensationsinstruments, was dessen Glaubwürdigkeit stärkt. Dies liegt in unserem Interesse, da wir unverändert das Kompensationsinstrument für ein geeignetes und wirksames Element der Schweizer Klimapolitik halten.

Mit freundlichen Grüßen



TOGGENBURG
Holzenergiezentrum

Köbi Rutz, Präsident

Kilian Looser, Aktuar

Bern, 17.8.2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir sind froh, zur Vernehmlassung der Teilrevision der CO₂-Verordnung Stellung nehmen zu können. Die Teilrevision bietet die einmalige Chance, trotz Verzögerung der Totalrevision des CO₂-Gesetzes dennoch die Schweizer Klimapolitik einen bedeutenden Schritt vorwärts zu bringen. Die Schweiz darf aufgrund ihrer bedeutenden globalen Vernetzung und Verantwortung diese Gelegenheit nicht ungenutzt lassen.

In Anbetracht dessen und der sich beschleunigenden Klimaveränderungen, sowie im Bestreben, die bereits nächstes Jahr in Kraft tretenden Pariser Klimaziele schnellstmöglich in Angriff zu nehmen – aber nicht zuletzt auch im Sinne der beschlossenen Energiestrategie 2050 – müssen klar ambitioniertere Regelungen und Massnahmen getroffen werden, als der Bund mit der Vorlage vorschlägt. Die vorgeschlagene Erhöhung der CO₂-Abgabe, aber auch die anvisierten Regelungen im Umgang mit Auslandszertifikaten und beim Import von Neuwagen und Treibstoffen, greifen dafür viel zu kurz. Hier muss der Bund dringend nachbessern und im Rahmen seiner vorhandenen Kompetenzen sehr viel ambitioniertere Vorgaben machen.

Abgesehen von Artikel 17 (siehe nachfolgend) erachten wir die Vorlage insgesamt als ungenügend ambitioniert. Wir beantragen, dass sie insbesondere in folgenden Bereichen verschärft wird:

Auslandszertifikate: Im Sinne des ab 2021 gültigen Pariser Abkommens müssen ausländische Zertifikate den entsprechenden Vorgaben (Artikel 6) entsprechen. Dazu gehört der Nachweis eines Corresponding Adjustments sowie von International übertragenen Minderungen (ITMO).

Übertragung von Emissionsrechten: Es ist unverständlich, wieso Emissionsrechte über die Kyoto-Periode hinaus geltend gemacht werden sollen. Das Inkrafttreten des Pariser Klimaübereinkommens bietet die Möglichkeit, ab 2021 das bestehende, sämtlichen Klimaschutzbemühungen zuwiderlaufende Überangebot an (vor allem kostenlos zugewiesenen) Emissionsrechten zu korrigieren. Dies muss zwingend genutzt werden.

Treibstoffimport-Kompensation (Artikel 89): Die vorgeschlagene Erhöhung der Kompensationspflicht für Treibstoffimporte um gerade mal 2 Prozentpunkte (auf 12%) geht klar zu wenig weit. Angesichts des kaum genutzten Spielraums des Bundes, diese bis 40% erhöhen zu können, und aufgrund der bisher deutlich verfehlten Ziele im Verkehrssektor, stellt eine Erhöhung auf wenigstens 15-20% für 2021 das absolute Minimum dar.



CO₂-Abgabe (Artikel 94 ff.): Um die angestrebte Reduktion von Emissionen im Jahr 2021 (-1.5% gegenüber 2020) zu erreichen, muss die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe bereits per 1.1.2021 auf CHF 120 erhöht werden. Nur so besteht die Aussicht, das inländische Reduktionsziel von -21.5% per 2021 (gegenüber 1990) zu erreichen.

Biotreib- und Brennstoffe (Artikel 95): Es ist wichtig, dass durch diese Änderung nicht der Verwässerung bestehender Kriterien für Biotreib- und -brennstoffen Vorschub geleistet wird. Gerade wenn biogene Treibstoffe zur Kompensation von Emissionen aus fossilen Treibstoffen verrechnet werden dürfen, müssen sie zwingend dieselben Umwelt- und sozialen Standards erfüllen wie die biogenen Brennstoffe.

Inverkehrsetzung von Elektrofahrzeugen (Artikel 17): Die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektrofahrzeugen zwecks Kaschierung von Übertretungen des Flottenziels muss dringend Einhalt geboten werden. Wir unterstützen daher die Regelung in diesem Punkt der Vorlage.

Import von Neuwagen (Artikel 27): In Anbetracht der bisherigen Verfehlung von Klimazielvorgaben im Verkehrssektor müssen nach wie vor bestehende Lücken beim Neuwagen-Import nun dringend geschlossen werden. Das betrifft insbesondere die Vermeidung von Supercredits, welche durch Mehrfachzählung von emissionsarmen den Import von emissionsintensiven Fahrzeugen kaschieren. Aber auch das Teilflottenziel, welches ausgerechnet die klimaschädlichsten Neuwagen von der Abgasregelung ausnimmt. Zudem scheint die Vorlage bezüglich des Umrechnungsschlüssels zum Emissions-Grenzwert (95g/km NEFZ zu WLTP) die bestehende Gesetzeslage abschwächen zu wollen.

Zusatzbemerkung: Die neuerliche COVID-19-Lage darf nicht als Vorwand dienen, die Revision der CO₂-Verordnung abschwächen oder verlangsamen zu wollen. Es existieren keinerlei stichhaltige Kausalitäten, die eine Verzögerung von Klimamassnahmen rechtfertigen würden. Ganz im Gegenteil: Die Coronakrise zieht – gleich wie die Klimaveränderung – in erster Linie ärmste und verwundbarste Bevölkerungsteile in Mitleidenschaft. Daher müssen alle zur Verfügung stehenden Mittel ergriffen werden, um den Klimaschutz zu beschleunigen und deren (auch grenzüberschreitende) Auswirkungen abzumildern. Eine weitere Verzögerung dringender Massnahmen birgt das Risiko, die Doppellast der Klima- und Coronakrise zu verschärfen anstatt sie zu verringern.

Wir bitten um Berücksichtigung der nachfolgenden Anträge und Erläuterungen zur Verbesserung der Verordnungsvorlage.

Freundliche Grüsse

Christoph Wiedmer, Gesellschaft für bedrohte Völker Schweiz, Co-Geschäftsleiter

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Vernehmlassungsvorlage vom 4.5.2020 <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/mitteilungen.msg-id-78837.html>

Detaillierte Vernehmlassungsantwort mit begründeten Anträgen

Vorbemerkung

Die bisherige CO₂-Verordnung zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war bisher klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen bisher nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen selbst den gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angemessen, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Diese Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch strikt auf das geltende CO₂-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Pa Iv 17.405 Burkart.

Berücksichtigt die Vorlage die besondere Ausgangslage aufgrund der gegen Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen?

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund des Corona-Virus erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten für 2020 überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht

nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Benzinkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.

Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als sie eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selber fest: „In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus¹.“ Das aktuell gültige System hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im CO₂-Gesetz vom Parlament festgelegte CO₂-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen.

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;
- c. *Streichen*

Begründung:

Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihr CO₂-Emissionen um die 9 g CO₂/km (Zielerreichung der ungewichteten Emissionen) senken müssen².“ Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.“

Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie von 2013 S. 7720 beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die CO₂-Reduktion auf 680'000 Tonnen CO₂ pro Jahr, wenn Art. 27 CO₂V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von Art 27 CO₂V 460'000 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des Bundesrates von

¹ Medienmitteilung des Bundesrates vom 18.2.2020

² Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 50

³ Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 32

2017 S. 3 bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in verlangte, als massive Verwässerung bezeichnet: „Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der Vorgaben und der CO₂-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper⁴.“

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialen entsprechend festgehalten.⁵ Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht.

Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt;
- b. im Referenzjahr 2021: **1-fach**;
- c. *Streichen*.

Begründung:

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es schlicht viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus widerspricht aber jeder Logik.

Verzerrter Umrechnungsfaktor NEFZ - WLTP

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der Vernehmlassungsvariante

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

⁵ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>

der CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

Wir begrüssen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht⁶ geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsflächen von Neuwagenverkäufen aufgrund der Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt:

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1. 1. 2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1. 1. 2022) und somit nicht die Zeit der momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

Zudem: Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Biotreibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

⁶ Seiten 9 und 10

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationsatz beträgt:

e. für das Jahr 2021: **15** Prozent.

Begründung:

Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t CO₂ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und amortisiert werden können.

Im Weiteren ist es uns wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art 90/91.

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Antrag Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung:

Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Biofuels als Brennstoffe

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung

oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung befürchten wir, dass die betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art 46ff und Anhang 9)

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren CO₂-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und Altpneus in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

15%-Schwelle

Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.

Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich 1:1 zu übernehmen. Dies garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

5. Verminderungsverpflichtungen

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.

Auslandszertifikate

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen, also ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.

Erleichtertes Reporting (Art 97-99)

Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüssen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und anwendet.



GETEC
PARK.SWISS

Infrastructure as a service.

GETEC PARK.SWISS AG · Rothausstrasse 61 · CH-4132 Muttenz

Bundesamt für Umwelt BAFU
Abteilung Klima
CH-3003 Bern

Elektronisch: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Ihre Ansprechpartner
Dr. Peter von Natzmer
Marketing & Vertrieb

T +41 61 264 02 84
M +41 79 609 88 47
peter.von.natzmer@getec-park.swiss

Vernehmlassung der Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Teilnahme an der Vernehmlassung zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung).

GETEC PARK.SWISS ist idealer Standort für Industrieunternehmen vor allem der Feinchemie- und Life-Sciences-Branche, die in Forschung, Entwicklung oder Produktion tätig sind. Wir setzen uns für wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen für den Forschungs-, Produktions- und Unternehmensstandort Schweiz ein.

GETEC PARK.SWISS begrüsst die Anpassung der CO₂-Verordnung, welche die Verlängerung der bis Ende 2020 befristeten Instrumente des Klimaschutzes ermöglicht. Unsere Branche bekennt sich zu den Klimazielen der Schweiz und möchte weiterhin einen Beitrag für deren Erreichung leisten. Dafür müssen die gesetzlichen Rahmenbedingungen so geschaffen sein, dass die Planungssicherheit gegeben ist. Die Weiterführung ohne Unterbruch der Verminderungsverpflichtung und des Emissionshandelssystem bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes dank der Umsetzung der Pa.lv. Burkart ist in dieser Hinsicht von fundamentaler Bedeutung. Dazu fordern wir, dass Hemmnisse für den Bezug von CO₂-armen Energieträgern auf gesetzlichen Ebenen unbedingt abgebaut werden sollen, wie z.B. der Bezug von Biogas oder die Substitution von Brennstoffen mit Strom. Letzteres entsteht durch die unerklärliche Übernahme des Emissionsfaktors für den Strommix der EU, welchem demjenigen der Schweiz nicht entspricht.

Zu den einzelnen Artikeln äussern wir uns wie folgt:

Art. 12 Abs. 1 Einleitungssatz und Abs. 1bis

1 Betreibern mit Verminderungsverpflichtung nach Artikel 66 Absatz 1, für die ein Emissionsziel nach Artikel 67 gilt und die keine Projekte oder Programme nach Artikel 5 oder 5a durchführen, die vom Emissionsziel erfasste



Infrastructure as a service.

Emissionsverminderungen bewirken, werden auf Gesuch hin Bescheinigungen für Emissionsverminderungen im Inland in den Jahren 2013–~~2020~~ 2021 ausgestellt, wenn:

Art. 12 Abs. 2:

Die Bescheinigungen werden für Emissionsverminderungen im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad abzüglich 5 Prozent und den Treibhausgasemissionen im betreffenden Jahr, letztmals ~~2020~~ 2021, ausgestellt.

Begründung:

Der Artikel bezieht sich auf Anlagenbetreiber, die energiesparende Investitionen in nicht amortisierbare Massnahmen getätigt haben und dabei viele Unwägbarkeiten und Risiken in Kauf genommen haben. Es ist nicht einleuchtend, wieso eine Änderung der Spielregeln während der laufenden Periode vorgenommen werden soll.

Art. 140 Abs. 3 (neu):

Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.

(Alternativ könnte ein Art. 139a geschaffen werden mit dem Titel «Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen aus dem Zeitraum 2013-2020» und demselben Text als Inhalt.)

Begründung:

Der Gesetzgeber hat es bei der Behandlung der durch die Pa. Iv. Burkart ausgelösten Teilrevision versäumt, eine Übergangsbestimmung zu schaffen, welche die Übertragung der in der Periode 2013 bis 2020 ausgestellten, aber nicht verwendeten Bescheinigungen ins Jahr 2021 regelt. Im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes nach 2020 (Art. 57 Abs. 3) ist deren Übertragung in die Jahre 2021 bis 2025 hingegen gewährleistet, was zu keinem Zeitpunkt der bisherigen Debatte umstritten war.

Da aber die Übergangsbestimmungen des geltenden CO₂-Gesetzes die Übertragung von Bescheinigungen nicht behandeln, weil diese vor 2013 noch gar nicht existierten, fiel dies nun gewissermassen zwischen Stuhl und Bank. Der Bundesrat könnte das auf Verordnungsstufe korrigieren, ohne damit dem Willen des Parlaments zuwiderzuhandeln.

Art. 146g Teilnahme am EHS per 1. Januar 2021

² *Betreiber von Anlagen, die nach Artikel 42 Absatz 1 am EHS teilnehmen wollen, müssen das Gesuch um Teilnahme am EHS beim BAFU in Abweichung von Artikel 42 Absatz 2 bis zum ~~28. Februar 2021~~ 31. Dezember 2021 einreichen.*

Begründung:

Unternehmen brauchen klare Rahmenbedingungen, um Entscheidungen zu treffen, welche für die ganze nächste Periode der Klimapolitik gelten und sehr schwer rückgängig gemacht werden können. Sollte das totalrevidierte CO₂-Gesetz nicht per 1.1.2022 in Kraft treten, laufen gemäss heutigem Wissensstand die Verminderungsverpflichtungen aus und die Betreiber der betroffenen Anlagen müssen die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe bezahlen.

Anlagen mit einer Gesamtfeuerleistungswärmeleistung von mind. 10 MW, die eine Tätigkeit gemäss Anhang 7 der aktuell geltenden CO₂-Verordnung ausüben, können auf Gesuch ins EHS eingebunden werden (Opt-in).

Damit die betroffenen Firmen ein allfälliges Opt-in Gesuch in Kenntnis der künftigen gesetzlichen Rahmenbedingungen stellen können, fordern wir, dass die Frist für ein Opt-in Gesuch auf 31.12.2021 gelegt wird. Ansonsten ist davon



Infrastructure as a service.

auszugehen, dass viele Anlagenbetreiber auf Zusehen hin ein Gesuch einreichen und dieses später bei Klarheit der Verhältnisse wieder zurückziehen. Damit wäre ein grosser und unnötiger administrativer Aufwand verbunden.

Anhang 9, Ziff. 3.1 Anpassungsfaktoren für Carbon Leakage

Für Sektoren und Teilsektoren, die nicht im Anhang des Beschlusses 2019/708/EU22 aufgeführt sind, werden die nach den Ziffern 2 und 4 berechneten Mengen mit den folgenden Anpassungsfaktoren multipliziert:

3.1.1 für das Jahr 2021: 0,3

3.1.2 für das Jahr 2022: 0,3

3.1.3 für das Jahr 2023: 0,3

3.1.4 für das Jahr 2024: 0,3

3.1.5 für das Jahr 2025: 0,3

3.1.6 für das Jahr 2026: 0,3

3.1.7 für das Jahr 2027: 0,225

3.1.8 für das Jahr 2028: 0,15

3.1.9 für das Jahr 2029: 0,075

3.1.10 für das Jahr 2030: 0

3.1.11 Für Forschungs- oder Entwicklungsanlagen und Sonderabfallverbrennungsanlagen gilt der Anpassungsfaktor 1 für die Jahre 2021 bis 2030.

Begründung:

Die Schweiz gehört weltweit zu den Ländern mit der dynamischsten Forschungstätigkeit. Sie wendet fast 3.4% ihres BIP für Forschung und Entwicklung auf. Im internationalen Vergleich gehört sie damit zu den Ländern, die im Verhältnis zu ihrem BIP am meisten für Forschung und Entwicklung ausgeben (4. Rang der OECD-Länder).

In Zahlen ausgedrückt gibt die Schweiz 22 Milliarden Franken für Forschung und Entwicklung aus. Der grösste Anteil wird von privaten Unternehmen finanziert (86%) und durchgeführt (71%). Im Bericht des World Economic Forums (WEF) über die weltweite Wettbewerbsfähigkeit 2016–2017 steht die Schweiz zum achten aufeinanderfolgenden Mal an erster Stelle (Quelle: EDA, Wissenschaft und Forschung in der Schweiz – Fakten und Zahlen).

Mit der Einführung des Anpassungsfaktors 1 für Forschungs- und Entwicklungsanlagen im EHS soll sichergestellt werden, dass der Forschungsstandort Schweiz auch weiterhin für private Investitionen attraktiv bleiben kann und die Arbeitsplätze in der Forschung und Entwicklung nicht ins Ausland abwandern.

Wir beantragen ebenfalls die Einführung eines Anpassungsfaktors 1 für Sonderabfallverbrennungsanlagen, welche sonst weiterhin hinsichtlich der gesetzlichen Rahmenbedingungen schlechter gestellt sind als ihre europäischen Mitbewerber. Die CO₂-Lenkungsabgabe stellt für die SAVA einen grossen Wettbewerbsnachteil dar, da die Mitbewerber im benachbarten Ausland keine Abgabe in dieser Form bezahlen müssen. Dazu sind SAVA in der EU nicht dem Emissionshandelssystem unterstellt. Bei SAVA die am Schweizer Emissionshandelssystem teilnehmen erfolgt die Allokation von Emissionsrechten aufgrund ihrer Prozessemissionen. Der Benchmark soll demzufolge in der nächsten Periode weiterhin 0.97 bleiben, wie es uns bereits kommuniziert wurde.

Anhang 9, Ziff. 4.1 indirekte Emissionen, Emissionsfaktor für Strommix in der Schweiz

Für indirekte Emissionen aus verwendetem Strom werden keine kostenlose Emissionsrechte zugeteilt. Bei Benchmarks von Produktionsprozessen, die sowohl mit Brennstoffen als auch mit Strom betrieben werden können, werden die realen, indirekten Emissionen anhand der Herkunftsnachweise aus dem verwendeten Strom mit 0,376 t CO₂ pro MWh bestimmt. Ist dies nicht möglich, werden die indirekten Emissionen des verwendeten Stroms mit 0.169 t CO₂ pro MWh berechnet.

Begründung:

Die tragende Säule der Schweizer Stromversorgung ist die Wasserkraft. Aus ökologischer Sicht ist der aktuelle Strommix der Schweiz im Vergleich mit der EU äusserst CO₂-arm und trägt somit wesentlich zum Erreichen der Klimaziele bei. Der von der EU angesetzte Emissionsfaktor von 0,376 t CO₂ pro MWh_{el} wird den lokalen Gegebenheiten nicht gerecht und verhindert so die Möglichkeit der Betreiber von Anlagen im EHS, bei denen indirekte Emissionen bei der Berechnung der Zuteilung berücksichtigt werden, die sinnvolle Substitution mit Strom.

Wir fordern, dass der Emissionsfaktor des bezogenen Strommixes jährlich anhand der Herkunftsnachweise für den verwendeten Strom berechnet werden soll. Kann dieser nicht ermittelt werden, werden die indirekten Emissionen für



Infrastructure as a service.

den verwendeten Strom mit 0,169 t CO₂ pro MWh_{el} bestimmt (Verbraucherstrommix, siehe BAFU: Klimawandel: Fragen und Antworten). Die Annahme eines Emissionsfaktors, welche die Rahmenbedingungen unnötig verschlechtert, ist unseres Erachtens inakzeptabel.

Ausserdem ist zu beachten, dass stromintensive Unternehmen u.a. in Deutschland eine Strompreiskompensation als Ausgleich für die emissionshandelsbedingt erhöhten Stromkosten erhalten (indirekte CO₂-Kosten): Die europäischen Stromversorger müssen alle ihre Zertifikate ersteigern, da sie nicht direkt mit außereuropäischen Unternehmen konkurrieren und damit keinem Carbon Leakage-Risiko unterliegen. Diese zusätzlichen CO₂-Kosten geben die Stromversorger über eine Erhöhung der Strompreise an die Stromkunden weiter. Hohe Strompreise wiederum belasten die energieintensiven Industrien und können daher indirekt zu einem erhöhten Carbon Leakage-Risiko führen. Deshalb enthält die Emissionshandelsrichtlinie Regeln, auf deren Grundlage Mitgliedsstaaten Unternehmen der energieintensiven Industrien einen Teil dieser indirekten Kostenbelastung durch den CO₂-Preis kompensieren können. Von dieser Möglichkeit der Strompreiskompensation haben in der Handelsperiode 2013-2020 Deutschland und sechs andere Mitgliedsstaaten Gebrauch gemacht. Für die Zeit ab 2021 sind die Regelungen der ETS-Richtlinie zur Strompreiskompensation etwas strikter; grundsätzlich können die Mitgliedstaaten aber das bisherige System fortführen.

*Anhang 16, Berechnung der CO₂-Emissionen für Betreiber von Anlagen
Neues Kapitel:*

Der Emissionsfaktor von Brennstoffen aus Biomasse ist null. Insbesondere auch für Biogasanteile in Gas aus Erdgasnetzen, deren ökologischer Mehrwert noch nicht veräussert wurde.

Begründung:

Mit der bisherigen Regelung können sich Betreiber von Anlagen im EHS (im Gegensatz zu Verminderungsverpflichtungen) den Biogasanteil in Gas aus Erdgasnetzen nicht anrechnen lassen (vergleiche dazu Anhang H.5, Vollzugsmitteilung EHS für Betreiber von Anlagen). Damit wird den Betreibern von Anlagen im EHS die einfache Substitution mit Biogas verwehrt. Mit einer Anrechenbarkeit kann über ein wirtschaftliches Instrument der Anteil an Biogas in der Schweiz erhöht werden. Das gleiche soll für Biogas gelten, welches aus Deutschland bezogen wird und dessen Herkunft durch ein Zertifikat nachgewiesen ist.

Weitere Anliegen:

Übergangsbestimmung zur Übernahme von Emissionsrechten in die nächste Periode

Die verbleibenden Emissionsrechte aus der aktuellen Periode (CHU2) sollen für die gesamte kommende Verpflichtungsperiode 2021-2030 übertragen werden können (und nicht nur für 2021), wie es im EU ETS der Fall ist. Eine Übergangsbestimmung soll in diesem Sinne formuliert werden.

Berücksichtigung technischer Lösungen wie CCS (Carbon Capture and Storage), CCU (Carbon Capture and Utilization) und CDR (Carbon Dioxide Removal)

Die Fabrikation und Herstellung von gewissen chemischen Produkten ist kohlenstoffintensiv. Die Abscheidung von CO₂ aus den Abgasen industrieller Prozesse ist ein effektiver Lösungsansatz. Der Grund, warum solche Technologien heutzutage nicht weit verbreitet sind, liegt an den damit gebundenen Kosten und den fehlenden Anreizen für diese Art von Investitionsprojekten. Beispielsweise können heute im EHS die CO₂-Reduktion dank solcher Technologien nicht angerechnet werden. Um die heute bekannten und anspruchsvollen Klimaziele der Schweiz bis Ende 2050 erreichen zu können, sollen aus unserer Sicht in Zukunft technologische Lösungen wie CCU, CCS und CDR eine wichtige Rolle spielen. Für unsere Branche ist es deshalb von entscheidender Bedeutung, dass sich die Reduktionsleistung, die mit solchen Projekten erzielt werden, von der Schweizer Klimapolitik anerkannt werden.



Infrastructure as a service.

Wir schlagen für CCU/CCS folgende Wege im Vollzug des CO₂-Gesetzes vor, die auch parallel angewendet werden könnten:

a) **Lösungen wie CCU/CCS-Projekte gelten als inländische Kompensationsprojekte:**

Anhang 3 der CO₂-Verordnung

(Art. 5 Abs. 1 Bst. a)

Emissionsverminderungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Für ein Projekt oder Programm zur Emissionsverminderung im Inland werden keine Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen erzielt werden durch:

a. den Einsatz von Kernenergie;

b. den Einsatz biologischer oder geologischer CO₂-Sequestrierung; ausgenommen ist die biologische CO₂-Sequestrierung in Holzprodukten;

bbis. die Wiedervernässung von Mooren und Feuchtgebieten;

c. Forschung und Entwicklung oder Information und Beratung;

d. den Einsatz biogener Treibstoffe, die den Anforderungen des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 19962 und der dazugehörigen Ausführungsvorschriften nicht entsprechen;

e. einen Treibstoffwechsel von Benzin- oder Dieselfahrzeugen zu Erdgasfahrzeugen; ausgenommen ist der Wechsel ganzer Fahrzeugflotten;

f. den Ersatz von fossilen Heizkesseln durch fossile Heizkessel.

Momentan gilt für Kompensationsprojekte u.a. die folgende Grundanforderung (Vollzugsmitteilung für Kompensationsprojekte, Kapitel 2.1):

...

- Die Emissionsverminderungen wurden nicht in einem Unternehmen erzielt, das am Emissionshandelssystem (EHS) teilnimmt (Art. 5 Abs. 1 Bst. c Ziff. 2 CO₂-Verordnung).

...

Die Einzelheiten, wie CCS/CCU für Kompensationsprojekte anrechenbar sind (Abgrenzung gegenüber EHS, Emissionsverminderung bei CCS bzw. bei CCU etc.), müssen noch ausgearbeitet werden. Unseres Erachtens kann man entweder ein separates Unterkapitel unter Anhang 3 ergänzen oder das BAFU kann dies in der Vollzugsmitteilung für Kompensationsprojekte regeln.

b) **Die durch Lösungen wie CCU/CCS-Projekte eingefangenen direkten CO₂-Emissionen sind im EHS-Monitoringbericht abzugsfähig:**

Wir schlagen vor, den Anhang 16 der CO₂-Verordnung wie folgt zu ergänzen:



Infrastructure as a service.

Anhang 16

(Art. 51)

Anforderungen an das Monitoringkonzept

Neu: Kapitel 4 CO₂-Reduktionen aus technischen Lösungen wie CCS/CCU-Projekten

4.1 Die CO₂-Reduktion aus CCS/CCU-Anlagen innerhalb des EHS-Perimeters führen zu keiner Anpassung der Zuteilung kostenloser Emissionsrechte.

4.2 Nach der Umsetzung eines CCS/CCU-Projektes können die an der Quelle «eingefangenen» CO₂-Emissionen aus fossilen und geogenen Quellen für EHS-Unternehmen im EHS-Monitoringbericht von den direkten CO₂-Emissionen vollumfänglich abgezogen werden.

4.3 Die CO₂-Emissionen, die aus Biomasse entstehen und innerhalb des EHS-Perimeters eingefangen werden, können zusätzlich von den direkten CO₂-Emissionen abgezogen werden (negative CO₂-Emissionen).

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Guido Zimmermann

Mitglied der Geschäftsführung

Dr. Reto Wieduwilt

Stellv. Leiter HSEQ

GLOBAL CAR TRADING AG

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Schindellegi, 17.08.2020

Stellungnahme zur Änderung der CO2-Verordnung / laufende Anhörung

Sehr geehrte Damen und Herren

Unsere Firma ist im Import von Personenwagen tätig und deshalb auch vom CO2-Gesetz und der dazugehörigen Verordnung betroffen. Deshalb möchten wir Sie im Bezug auf die laufende Anhörung um folgende Änderungen bitten:

- **Entfall der 6-Monats Frist zur Besteuerung von jungen Occasionen:** Diese Frist ist ungerecht, weil sie die Autos nach der ersten Inverkehrsetzung in der EU ein zweites Mal besteuert.
- **Entfall des Papierversands ans ASTRA:** Der Versand aller für die Zulassung wichtigen Dokumente ans ASTRA bei Typenschein X Autos führt in unserem Betrieb zu längeren Standzeiten und höheren Kosten.
- **Erlass von Nischenzielen für Amerikaner:** Momentan werden Autos, die nicht aus der EU stammen, durch die fehlenden Nischen- und Kleinherstellerziele ohne nachvollziehbaren Grund benachteiligt.
- **Ermöglichung der Übertragung von CO2-Guthaben:** Verfügt ein Importeur nach Ablauf einer Abrechnungsperiode über Guthaben in seiner CO2-Abrechnung, sollen diese aufs nächste Jahr übertragen werden können, damit man sie nicht möglichst aufbrauchen muss.
- **Verlängerung der Mehrfachgewichtung:** Die 2-fache Gewichtung von Autos, die unter 50g CO2/km emittieren, soll auch in Zukunft weitergeführt werden, da das ein grosser Anreiz für den Import solcher Personenwagen darstellt. Die kontraproduktive Limitierung von 7,5g sollte wegfallen.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Wünsche und halten uns für weitere Informationen oder Fragen zur Verfügung

Mit freundlichen Grüssen


Global Car Trading AG

Rub Lukas
Geschäftsführer

Sihlpark
Chaltenbodenstrasse 16
8834 Schindellegi SZ
Switzerland

info@globalcartrading.ch
www.globalcartrading.ch
Telefon +41 (0)43 888 7 555
Telefax +41 (0)43 888 7 556

CHE-110.561.186 MWST
Credit Suisse, CH-8070 Zürich
Bankclearing-Nr.: 4835
IBAN.: CH14 0483 5088 5209 6100 1



Raphael.bucher@bafu.admin.ch

Lausanne, le 20 août 2020

Prise de position au sujet de la révision partielle de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO2 (ordonnance sur le CO2)

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité d'analyser les propositions de mise en œuvre de l'administration en réponse à la reconduction de la loi sur le CO2. La révision partielle offre une occasion unique de faire un pas en avant significatif dans la politique climatique suisse malgré le retard pris dans la révision totale de la loi sur le CO2. En raison de son important réseau mondial et de sa responsabilité, la Suisse ne doit pas laisser passer cette occasion.

Compte tenu de cette situation et de l'accélération du changement climatique, ainsi que dans le cadre des efforts visant à atteindre les objectifs climatiques de Paris qui entreront en vigueur dès l'année prochaine - mais aussi et surtout dans l'esprit de la stratégie énergétique adoptée pour 2050 - des réglementations et des mesures nettement plus ambitieuses que celles proposées par le gouvernement fédéral dans son projet de loi doivent être adoptées.

L'augmentation proposée de la taxe sur le CO2, ainsi que les réglementations envisagées sur l'utilisation des certificats étrangers et l'importation de nouvelles voitures et de nouveaux carburants, sont loin d'être suffisantes. Le gouvernement fédéral doit de toute urgence améliorer sa position et se fixer des objectifs beaucoup plus ambitieux dans le cadre de ses compétences actuelles.

Pour améliorer le projet d'ordonnance, nous vous demandons d'examiner les propositions et explications ci-jointes, que nous vous soumettons en plein accord avec notre partenaire Alliance Climatique.

Nous vous remercions de bien vouloir prendre ces arguments en considération, et vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations,

Laurence Martin et Alain Frei, co-présidents

Réponse à la procédure de consultation relative à la

Révision partielle de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂)

Projet mis en consultation le 4.5.2020

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/communiqués.msg-id-78837.html>

Préambule

L'ordonnance actuelle sur le CO₂ destinée à mettre en œuvre la loi sur le CO₂, en vigueur depuis le 1.1.2013, présente clairement des lacunes. À ce jour, le Conseil fédéral n'a pas exploité toutes ses compétences en la matière. Même après l'aboutissement de l'accord de Paris sur le climat, l'ordonnance n'a pas été corrigée comme prévu. Aussi, les durcissements de la loi à la suite de l'adoption de la Stratégie énergétique 2050 par le peuple n'ont pas été réalisés dans la mesure suffisante.

La crise et l'urgence climatiques dues à l'immobilisme mondial en la matière ne tolèrent pas que les gouvernements n'utilisent pas pleinement leur marge de manœuvre législative. Si l'on veut réaliser les objectifs climatiques découlant de l'accord de Paris, que le Parlement a déjà confirmés, il serait approprié d'édicter des réglementations tournées vers l'avenir. Cette réponse à la consultation se limite toutefois strictement à la loi sur le CO₂ en vigueur et aux modifications décidées dans le cadre de l'initiative parlementaire 17.405 Burkart.

Le projet tient-il compte de la situation exceptionnelle due aux mesures prises en réponse à la crise du coronavirus et à leurs conséquences?

Le projet mis en consultation a été élaboré avant la définition des mesures de lutte contre le coronavirus. Un effondrement de la demande et/ou de la production provoqué par les mesures de lutte contre la pandémie ne doit pas conduire à un affaiblissement des conditions cadres dans lesquelles s'inscrit la protection du climat. En effet, une protection du climat efficace exige des modifications profondes des infrastructures et des conditions cadres, qui doivent être mises en œuvre sans délai. Les réductions temporaires des émissions ne remplacent pas la modification des règles en vigueur. Nous demandons à l'administration de déterminer quels effets particuliers de la crise du coronavirus vident de sens ou retardent la modification des conditions cadres. Comment a-t-on prévu de s'assurer que les compagnies aériennes ne seront pas inondées de droits d'émission attribués gratuitement pour 2020 et qu'elles ne les utiliseront pas aussi pour 2021 et les années suivantes, de sorte que le système d'échange de quotas d'émission, resté de toute manière sans effets à ce jour, serve même abusivement à générer des rentes non justifiées à long terme?

Nous attendons par ailleurs du Conseil fédéral qu'il prenne des mesures supplémentaires adaptées aux besoins et aux possibilités afin de renforcer l'effet de protection climatique au-delà de la mise en œuvre de la loi sur le CO₂.

1. Prescriptions concernant les émissions de CO₂ des véhicules neufs

L'objectif CO₂ du parc de voitures neuves est la mesure de politique climatique la plus importante dans le secteur des transports. Il n'y a que dans le trafic routier que les émissions de CO₂ sont toujours plus élevées qu'en 1990. L'importance d'un objectif efficace pour le parc de voitures neuves est donc primordiale, puisqu'il s'agit actuellement du moyen le plus performant pour réduire les

émissions de CO₂ nuisant au climat dans le domaine du trafic individuel motorisé. Cette mesure n'a pas seulement pour effet de réduire les émissions de CO₂, mais est également intéressante pour les automobilistes, puisqu'elle leur permet de faire des économies sur les frais de carburant. Une réduction des objectifs CO₂ pour le parc de voitures neuves accroît l'attractivité de l'électromobilité et d'autres formes de motorisations alternatives.

Toutefois, sous sa forme actuelle, l'ordonnance sur le CO₂ contient malheureusement trop d'exceptions et de failles. Les différents mécanismes destinés à affaiblir l'objectif pour les voitures neuves s'additionnent et affaiblissent massivement l'effet global. Nous reconnaissons que certaines améliorations ont été apportées à la présente révision. Néanmoins, les faiblesses restantes sont toujours trop nombreuses. Ensemble, elles entraînent un décalage trop important entre les effets réels de l'ordonnance et les promesses faites aux citoyens à l'occasion de la votation populaire sur la Stratégie énergétique 2050. Tel qu'il est défini, l'objectif pour les voitures neuves n'entraîne qu'un tiers des économies de CO₂ qu'il serait en principe possible de réaliser. Le Conseil fédéral le constate lui-même: «En 2017 et en 2018, (les émissions) ont cependant à nouveau augmenté; les prescriptions n'ont donc pas eu l'effet voulu¹.» Le système en vigueur actuellement s'est donc révélé insuffisant pour atteindre les objectifs de réduction du parc de véhicules neufs visés et définis par le Parlement dans la loi sur le CO₂.

Afin que l'objectif défini pour les voitures neuves déploie son effet, les modifications suivantes sont nécessaires:

Suppression de l'objectif partiel pour le parc de véhicules

Proposition pour l'art 27, al. 2:

² S'agissant du calcul des émissions moyennes de CO₂ d'un parc de véhicules neufs selon l'al. 1, les parts suivantes de ses véhicules avec les émissions de CO₂ les plus basses sont prises en compte pour les années de référence 2020 à 2021:

a. pour l'année de référence 2020: 85%;

a. pour l'année de référence 2021: **100%**;

c. *Supprimer*

Développement:

Concernant l'effet en matière de CO₂, le phasing-in (objectif partiel du parc de véhicules) joue un rôle décisif. En effet, il a pour effet d'affaiblir sensiblement l'objectif du parc de voitures neuves. Dans son rapport de février 2020, la Confédération écrit à ce sujet: «Ainsi, si les importateurs n'avaient pas pu bénéficier des modalités d'exécution [note: phasing-in et super credits] dans le calcul des émissions, ils auraient, dans des faits, dû réduire en moyenne leurs émissions de CO₂ d'environ 9 g CO₂/km (écart par rapport à l'objectif des émissions non pondérées)².» Parmi les modalités d'introduction, le phasing-in a en particulier pour effet une hausse des émissions de CO₂. Le Conseil fédéral note encore: «En outre, durant les années transitoires 2013 et 2014, on observe les effets des modalités d'introduction des prescriptions, notamment pendant la phase d'introduction («phasing-in»), qui a sensiblement simplifié la réalisation des objectifs pour les importateurs³.»

Les informations publiées par le Conseil fédéral avant la votation populaire sur la Stratégie énergétique 2050 montrent également que la réduction des émissions de CO₂ est moindre d'un tiers si ce point de l'ordonnance n'est pas modifié. Dans son message relatif au premier paquet de

¹ [Communiqué de presse du Conseil fédéral du 18.2.2020](#)

² Rapport intitulé «Effets des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ pour les voitures de tourisme neuves entre 2012 et 2018. Rapport du DETEC à l'attention des commissions de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie CEATE du Conseil national et du Conseil des États», p. 35

³ Rapport intitulé «Effets des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ pour les voitures de tourisme neuves entre 2012 et 2018. Rapport du DETEC à l'attention des commissions de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie CEATE du Conseil national et du Conseil des États», p. 55

mesures de la Stratégie énergétique 2050 de [2013, à la p. 6938](#), le Conseil fédéral chiffre la réduction moyenne des émissions de CO₂ pour les années 2016 à 2030 de l'ordre de 680 000 tonnes si l'art. 27 de l'ordonnance sur le CO₂ est modifié. Dans la version non modifiée de l'art 27 de l'ordonnance sur le CO₂, la réduction est de 460 000 tonnes de CO₂ par année (voir les indications du Conseil fédéral de [2017, p. 3](#) dans le cas d'un calendrier non analogue à celui de l'UE). Sans la suppression de l'objectif partiel du parc de véhicules demandé ici, l'objectif relatif au parc de voitures neuves entraîne une économie de CO₂ inférieure d'un tiers à ce qui avait été promis dans le cadre de la Stratégie énergétique 2050.

Lors des débats sur la stratégie énergétique au Conseil des États, le Conseil fédéral a lui-même qualifié de dilution une proposition de minorité Imoberdorf (rejetée) qui demandait également un phasing-in allant au-delà de la réglementation de l'UE. «Il s'agirait naturellement d'un affaiblissement massif des directives et des valeurs cibles en matière de CO₂; pas seulement pour les voitures de tourisme, mais aussi pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers.⁴»

La suppression de l'objectif partiel pour le parc de voitures de tourisme proposée ici correspond en outre à la volonté politique actuelle de la commission de l'environnement du Conseil des États. Ce point a été confirmé par le rapporteur de la commission du Conseil des États, D. Müller.⁵ Entretemps, cette volonté a été explicitement traduite en texte de loi (art. 11, al. 2 de la loi sur le CO₂ totalement révisée) au Conseil des États et, le 10 juin 2020, aussi au Conseil national.

Une mise en œuvre telle qu'elle est prévue dans l'UE est donc indiquée et devrait avoir eu lieu depuis longtemps.

Abrogation des super credits

Proposition pour l'art 27, al. 3:

³ S'agissant du calcul des émissions moyennes de CO₂ d'un parc de véhicules neufs selon l'al. 1, les véhicules dont les émissions de CO₂ sont inférieures à 50 g CO₂/km sont pris en compte comme suit jusqu'à une réduction des émissions moyennes de CO₂ du parc de véhicules neufs en question d'au plus 7,5 g CO₂/km au total pour les années de référence 2020 à 2021:

a. pour l'année de référence 2020: à double;

a. pour l'année de référence 2021: **1 fois**;

c. *Supprimer*

Développement:

Les véhicules qui peuvent être comptés plusieurs fois selon la réglementation proposée sont des véhicules électriques et hybrides plug-in. Ces véhicules profitent déjà fortement du fait que les émissions de CO₂ de la production d'électricité ne sont pas prises en compte. Même s'ils ne sont comptés qu'une fois, il s'agit, pour les importateurs, d'une incitation forte à vendre des voitures électriques et hybrides plug-in dans le but de réduire la moyenne individuelle de leur parc de véhicules. Une prise en compte multiple de véhicules émettant moins de 50 g CO₂/km entraînerait toutefois une surcompensation des véhicules émettant beaucoup de CO₂ et affaiblirait fortement l'effet des prescriptions relatives aux émissions de CO₂.

Une comparaison avec les notes scolaires permet de mieux illustrer la situation: si, à l'école, chaque note supérieure à 5.0 comptait double, il serait nettement plus facile de réussir l'année. Néanmoins, un tel mécanisme va à l'encontre de toute logique.

⁴ Mme la conseillère fédérale Doris Leuthard le 23 septembre 2015 au Conseil des États

⁵ <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>

Facteur de conversion NCEC – WLTP

En vertu de l'ordonnance sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique (OEEE) en vigueur, l'objectif de 95 g basé sur le NCEC correspond, pour les voitures de tourisme, à une valeur cible WLTP de 115 g/km. Dans la variante de l'ordonnance sur le CO₂ en consultation, cette valeur WLTP est relevée à 118 g/km. Le facteur de conversion pour la valeur NCEC des voitures de tourisme passe ainsi de 1.21 à 1.24. Dans le cas des voitures de livraison, il est même de 1.27.

Nous considérons que l'augmentation de ce facteur de conversion est problématique, puisqu'elle entraîne un net affaiblissement de l'effet des prescriptions en matière d'efficacité. Nous demandons en conséquence que le facteur de conversion fasse l'objet d'un nouvel examen.

Mise en circulation abusive de voitures électriques en Suisse

Nous saluons vivement le fait qu'à l'art. 17, la Confédération cesse enfin de tolérer la mise en circulation abusive de voitures électriques en Suisse. Comme décrit dans le rapport explicatif⁶, divers véhicules électriques ont été mis en circulation en Suisse dans le seul but de maintenir artificiellement basse la moyenne du parc de voitures et, de fait, les prestations de remplacement. Ces modèles n'étaient pourtant pas prévus pour le marché suisse. Sans jamais avoir circulé en Suisse, ces véhicules sont réexportés à l'étranger en tant que prétendues occasions. Cette faille a aussi été exploitée par la déclaration de voitures de tourisme comme voitures de livraison. Il est donc urgent de modifier l'art. 17 tel que proposé.

L'objectif du parc de voitures neuves et la pandémie de coronavirus

En lien avec la fermeture des surfaces de vente des concessionnaires automobiles suite à la crise du coronavirus au début de l'année 2020, les précisions suivantes méritent d'être apportées:

La consultation concerne la période depuis le 1.1.2021 et jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur le CO₂ (probablement le 1.1.2022) et donc pas la période de pandémie actuelle. Les prescriptions pour 2020 ne sont pas concernées par cette ordonnance.

En outre, si les ventes de voitures régressent en raison de la situation économique, cette situation n'a en tant que telle aucune influence sur les émissions de CO₂ moyennes des voitures neuves. La réalisation de l'objectif s'en trouve au contraire facilitée, les périodes de récession économique poussant les consommateurs à acheter plutôt des véhicules meilleurs marchés, plus petits et plus légers.

2. Obligation de compensation pour les importateurs de carburants

À ce jour, le Conseil fédéral ne s'est pratiquement pas servi de l'instrument de l'obligation de compensation. Les importateurs de carburant devaient, au début, compenser 2% du CO₂ émis par l'essence et le diesel vendus et, en dernier lieu, 10% de celui-ci. La loi prévoit cependant que le Conseil fédéral puisse porter ce taux à 40% au maximum. Eu égard au fait qu'il apparaît, depuis plusieurs années, que la loi sur le CO₂ ne permet pas de réaliser les objectifs définis, il est grand temps d'augmenter ce taux de compensation. Comme une augmentation du taux actuel de 10% à 40%, le maximum, n'est pas réalisable en Suisse en l'espace de quelques mois et que les réductions à l'étranger conformes à l'accord de Paris seront pratiquement exclues en 2021, une telle augmentation ne ferait qu'entraîner un pic des importations de biocarburants. Comme le Parlement demande un taux de compensation en Suisse d'au moins 15% pour 2022 dans la loi sur CO₂

⁶ Pages 9 et 10

totalemment révisée, un taux nettement plus important pour 2021 provoquerait une politique du «stop and go».

Proposition pour l'art. 89, al. 1, let. e:

¹ Les émissions de CO₂ générées lors de l'utilisation énergétique des carburants mis à la consommation au cours de l'année concernée doivent être compensées. Le taux de compensation est fixé comme suit:

e. pour 2021: **15%**.

Développement:

Au lieu du taux de 12% proposé par le Conseil fédéral, nous proposons de procéder directement à une augmentation à 15%, pour combler au moins une partie essentielle de la lacune attendue au niveau de la réalisation de l'objectif (effet de réduction supplémentaire de 500 000 t CO₂ en 2021 par rapport à la proposition du Conseil fédéral). Cette solution est également en phase avec la nouvelle loi sur le CO₂ et tout à fait justifiable dans le cadre de la loi en vigueur. Le supplément de compensation maximum de 5 ct/l ne serait pas non plus remis en question. Pour terminer, la Suisse disposerait ainsi d'un paquet incitatif mettant un accent prononcé sur les régions périphériques, en permettant par exemple de réaliser de nouveaux projets dans le secteur du biogaz. Pour les responsables de tels projets, il est avantageux de pouvoir mettre les centrales en service en 2021 déjà et, de cette manière, de les faire fonctionner une année de plus jusqu'en 2030, ce qui influence favorablement leur amortissement.

De plus, nous jugeons important que les exigences écologiques et sociales à l'égard des biocarburants s'appliquent et soient vérifiées comme prévu. Nous soutenons également les modifications apportées aux art. 90/91.

3. Taxe sur le CO₂ prélevée sur les combustibles (art. 94ss)

La loi sur le CO₂, dont les principaux instruments de protection du climat ont été prolongés par le Parlement, a été explicitement modifiée à l'art. 3, al. 1bis pour qu'en 2021, les émissions diminuent de 1,5% supplémentaire et pour qu'un objectif de réduction en Suisse de 21,5% soit réalisé pour la période de 1990 à 2021. Il est donc parfaitement insuffisant de prévoir une éventuelle modification de la taxe sur le CO₂ pour le 1.1.2022 seulement. L'explication selon laquelle l'effet d'annonce entraîne déjà une réduction est peu pertinente si les données d'émissions correspondantes et donc les décisions concernant la modification ne peuvent être prises qu'en juin 2021.

Nous demandons en conséquent la modification suivante:

Art. 94, al. 1, let. d

¹ Le montant de la taxe augmente comme suit:

d. à partir du 1^{er} janvier 2021: à 120 francs par tonne de CO₂, si, en 2019, les émissions de CO₂ générées par les combustibles sont supérieures à **68,5 %** des émissions de 1990.

Développement: cette adaptation maintient la trajectoire linéaire de réduction actuelle, mais se base sur l'année de référence 2019, ce qui permet une éventuelle introduction au 1.1.2021 et déploie donc son plein effet en 2021.

Les biofuels en tant que combustibles

La réglementation proposée à l'art. 95 ne doit pas conduire à ce que les règles en vigueur en Suisse pour les biocarburants puissent aussi être appliquées aux biocombustibles. Les normes

environnementales et sociales doivent être respectées par tous les biofuels dans la mesure où ils doivent être pris en compte dans le calcul de la réduction des émissions de CO₂. Malheureusement, dans ce cas aussi, l'effet de réduction est fréquemment surestimé d'un facteur 2, les biocarburants et les biocombustibles étant à tort pris en compte dans le calcul comme neutres en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Ce problème doit être supprimé dans la révision totale de la loi sur le CO₂.

4. Échange de quotas d'émission

Au vu des expériences réalisées en Europe et en Suisse avec le système d'échange de quotas d'émission et de la mise en œuvre actuellement prévue dans l'UE et en Suisse, nous craignons que les incitations ne suffisent pas à motiver les entreprises et les sites industriels concernés à faire progresser leur décarbonisation de façon ciblée. Comme ce mécanisme ne peut pas être corrigé au niveau de l'ordonnance, nous nous limitons à quelques points:

Report des droits d'émission

Les droits d'émission attribués gratuitement jusqu'à fin 2020 ne doivent pas être reportés à la période de Paris à partir de 2021. En particulier pour 2020 également, il faut s'attendre à une répartition excessive massive de droits d'émission gratuits en raison de la diminution des activités due aux mesures prises pour lutter contre le coronavirus. Le report de tels certificats à la période de Paris aurait pour effet d'affaiblir davantage les objectifs climatiques de l'accord de Paris.

Facteurs d'émission pour les référentiels (art. 46ss et annexe 9)

L'annexe 9 décrit comment procéder quand, pour les référentiels de l'UE, des facteurs d'émission de CO₂ nettement plus élevés que ceux appliqués à l'électricité suisse ont été utilisés pour les calculs.

La situation est identique pour le plastique usagé, les pneus usagés, etc., utilisés comme carburants de remplacement dans l'industrie du ciment. Il est parfaitement incompréhensible et illogique que le plastique et les pneus usagés soient pris en compte avec des facteurs d'émission nettement plus élevés en Allemagne qu'en Suisse. D'autant plus qu'ils sont même en partie importés d'Allemagne. Nous demandons que soient appliqués les mêmes facteurs d'émission que ceux utilisés pour le calcul des référentiels! Ce principe correspond aussi à la logique appliquée à l'interchangeabilité électricité/combustibles.

Seuil de 15%

Tant pour le niveau d'activité que pour les référentiels, un seuil arbitraire d'une modification de 15% est prescrit. Concrètement, cela signifie que des incitations perverses sont constamment créées pour approcher au plus près ou dépasser à peine ce seuil.

Mais si des niveaux d'activité et des facteurs sont de toute manière définis chaque année et qu'ils influencent le référentiel, il n'y a aucune raison de ne pas reprendre ces écarts annuels tels quels. Ceci garantirait l'impossibilité de contourner la loi au détriment du climat, pour éviter des pertes ou réaliser des rentes supplémentaires.

5. Engagements de réduction

Recalculer les objectifs fondés sur un plan de mesures

Alors qu'il est évident que les objectifs de réduction des émissions soient prolongés de manière linéaire, le mode de calcul pour les objectifs fondés sur un plan de mesure est plutôt aventureux et ne suit pas le principe voulant que des mesures économiques (y compris la taxe sur le CO₂) soient mises en œuvre. C'est pourquoi nous proposons que les entreprises soient motivées à se fixer de nouveaux engagements de réduction adaptés pour l'année 2021, reflétant non pas la situation technique et économique de 2013, mais celle de 2021.

Dépassement des objectifs

Nous interprétons l'art. 146f de telle manière que même les dépassements d'objectifs de la période avant 2013 puissent encore être prise en compte en 2021. Si tel est bien le cas, nous nous opposons à cette aberration. De manière générale, il ne devrait pas y avoir de reports à l'année 2021 de la période de Kyoto achevée en 2020.

Certificats étrangers

Si des certificats étrangers sont pris en compte pour l'année 2021, ceux-ci doivent impérativement satisfaire les règles de l'art. 6.2 de l'accord de Paris sur le climat, c'est-à-dire présenter un *corresponding adjustment* et un transfert ITMO.

Reporting facilité (art. 97-99)

De manière générale, nous saluons les efforts en vue de simplifier la bureaucratie. Néanmoins, les rapports du Contrôle fédéral des finances (CDF) ont aussi montré que les contrôles effectués jusqu'à présent étaient souvent insuffisants. Ici, ces simplifications ne sont justifiées que si l'Administration fédérale des douanes (AFD) effectue réellement des contrôles ponctuels, qu'elle dispose de mécanismes de sanction efficaces et qu'elle les applique.

Bundesamt für Umwelt
BAFU
3003 Bern
per Email an:
raphael.bucher@bafu.admin.ch

Ihre Ansprechperson:
Walter Müller
+41 (0)44 252 57 53
w.mueller@stromkunden.ch

Dokument:
SN_CO2-Verordnung2020.docx

Zürich, 20. August 2020

Teilrevision Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 4. Mai 2020 hat das BAFU die Vernehmlassung zur Revision der CO₂-Verordnung eröffnet. Die Verzögerung bei der parlamentarischen Behandlung des neuen CO₂-Gesetzes erfordert eine Übergangslösung, weil die bestehende Regelung bis Ende 2020 befristet ist.

Die Mitglieder der Gruppe Grosser Stromkunden (GGGS) bedanken sich für die Möglichkeit, Stellung nehmen zu können. Sehr viele Mitglieder der GGS ergreifen in ihren Betrieben Massnahmen zur Reduktion von Klimagasen und gehen gegenüber dem Bund entsprechende Verpflichtungen ein. Deshalb unterstützen wir insbesondere ein Vorgehen, dank dem Anlagebetreiber mit einer bestehenden Verminderungsverpflichtung diese ohne grossen administrativen Aufwand bis Ende 2021 verlängern können. Damit wird sichergestellt, dass Betriebe auch bei einem verzögerten Inkrafttreten der totalrevidierten CO₂-Gesetzgebung die Rückerstattung erhalten können, wenn sie ihre Ziele erreichen. Die Abgabebefreiung wäre sonst nicht mehr möglich, die CO₂-Abgabe würde fällig, was für etliche Firmen hohe Kosten verursachen würde.

Allerdings möchten wir, dass auch für die Übergangsfrist im Inland ausgestellte Bescheinigungen für Emissionsverminderungen anerkannt werden und stellen deshalb folgenden **Antrag**:

Art. 12 Abs. 1 Einleitungssatz und Abs. 1^{bis}

¹ Betreibern mit Verminderungsverpflichtung nach Artikel 66 Absatz 1, für die ein Emissionsziel nach Artikel 67 gilt und die keine Projekte oder Programme nach Artikel 5 oder 5a durchführen, die vom Emissionsziel erfasste

Emissionsverminderungen bewirken, werden auf Gesuch hin Bescheinigungen für Emissionsverminderungen im Inland in den Jahren ~~2013-2020~~ 2013-2021 ausgestellt, wenn:

...

Art. 12 Abs. 2

¹ Die Bescheinigungen werden für Emissionsverminderungen im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad abzüglich 5 Prozent und den Treibhausgasemissionen im betreffenden Jahr, letztmals ~~2020~~ 2021, ausgestellt.

Art. 140 Abs. 3 (neu)

³ Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.

Begründung:

Gemäss dem Vorschlag des BAFU sollen die Ziele linear anhand einer standardisierten Berechnung, weitergeführt werden und sind über die gesamte Verpflichtungsperiode ab Startjahr bis Ende 2021 einzuhalten. D.h. der Absenkepfad wird um ein Jahr verlängert. Es müssen also ggf. Massnahmen verschärft bzw. weitere Massnahmen ergriffen werden, um die neuen tieferen Ziele zu erreichen. Es ist nicht einzusehen, weshalb das Regime mit den nicht verwendeten Bescheinigungen ein Jahr früher gestoppt werden soll, zumal in der aktuellen parlamentarischen Behandlung des CO₂-Gesetzes die Übertragung von Bescheinigungen in spätere Perioden dem Willen des Gesetzgebers entspricht und unbestritten ist:

Art. 57 Abs. 3 CO₂-Gesetz (rev)

³ Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland und aus Verminderungsverpflichtungen, die in den Jahren 2013–2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Zeitraum 2021–2025 als nationale Bescheinigungen verwendet werden.

Die GGS dankt für die Berücksichtigung unserer Anliegen und ist bereit, bei der Entwicklung der Lösungsvorschläge mit zu arbeiten.

Freundliche Grüsse



Andreas Münch
Präsident



Walter Müller
Geschäftsführer

Weinbergstrasse 22a, P.O. Box, CH-8021 Zurich
Phone +41 (0)44 368 65 00
info@helvetas.org, helvetas.org

Geschäftsleitung**Melchior Lengsfeld**

Geschäftsleiter

Direkt: +41 (0)44 368 65 27

Melchior.Lengsfeld@helvetas.org

Bundespräsidentin
Simonetta Sommaruga
Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
3003 Bern

Per Email an: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Zürich, 24. August 2020

Vernehmlassung zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Für die Möglichkeit, uns an der Vernehmlassung zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) zu beteiligen, danken wir Ihnen. Grundsätzlich bietet die Teilrevision die Chance, trotz Verzögerung der Totalrevision des CO₂-Gesetzes die Schweizer Klimapolitik einen bedeutenden Schritt vorwärts zu bringen. Die Schweiz darf aufgrund ihrer globalen Vernetzung und Verantwortung diese Gelegenheit nicht ungenutzt lassen.

Helvetas ist eine unabhängige Schweizer Organisation mit langjährigen Erfahrungen in der Entwicklungszusammenarbeit. Wir engagieren im Rahmen unsere Entwicklungszusammenarbeit seit vielen Jahren gegen die Klimaerwärmung und für Anpassungen in unseren Partnerländern. Gerade die armen und benachteiligten Bevölkerungsgruppen sind täglich mit den Auswirkungen des Klimawandels konfrontiert und verfügen meist nicht über die Ressourcen, solchen Bedrohungen zu begegnen. Umso wichtiger sind ehrgeizige Ziele und Massnahmen gegen die Klimaerwärmung.

Parallel dazu beteiligt sich Helvetas aktiv an den nationalen und internationalen klimapolitischen Diskussionen. Mit diesen Erfahrungen und Kenntnissen und angesichts des Umstands, dass gerade im klimapolitischen Engagement eine Unterscheidung von internationalen und nationalen Massnahmen nicht zielführend ist, beteiligt sich Helvetas an der Vernehmlassung. Dabei stützen wir uns als aktives Mitglied der Klima-Allianz Schweiz auf deren Vernehmlassungsantwort.

Helvetas-Stellungnahme

Die Vorlage des UVEK ist aus Sicht von Helvetas insgesamt ungenügend. Angesichts der sich beschleunigenden Klimaveränderungen, sowie im Bestreben, die bereits nächstes Jahr in Kraft tretenden Pariser Klimaziele umgehend in Angriff zu nehmen, müssen die Regelungen und Massnahmen deutlich ambitionierter ausgestaltet werden. Die vorgeschlagene Erhöhung der CO₂-Abgabe ebenso wie die anvisierten Regelungen im Umgang mit Auslandszertifikaten und beim Import von Neuwagen und Treibstoffen greifen dafür viel zu kurz. Hier muss das UVEK dringend nachbessern und im Rahmen der vorhandenen Kompetenzen verbindliche und deutlich ambitioniertere Vorgaben machen.

In den folgenden Bereichen der Verordnung ist eine Verschärfung unabdingbar (vgl. dazu die detaillierte Stellungnahme der Klima-Allianz mit den begründeten Anträgen im Anhang):

Auslandzertifikate: Im Sinne des ab 2021 gültigen Pariser Abkommens müssen ausländische Zertifikate den entsprechenden Vorgaben (Artikel 6.2) entsprechen. Dazu gehört der Nachweis eines «Corresponding Adjustments» sowie von international übertragenen Minderungen (ITMO).

Übertragung von Emissionsrechten: Es ist unverständlich, wieso Emissionsrechte über die Kyoto-Periode hinaus geltend gemacht werden sollen. Das Inkrafttreten des Pariser Klimaübereinkommens ermöglicht es, ab 2021 das bestehende, sämtlichen Klimaschutzbemühungen zuwiderlaufende Überangebot an (vor allem kostenlos zugeteilten) Emissionsrechten zu korrigieren. Diese Möglichkeit muss zwingend genutzt werden.

Treibstoffimport-Kompensation (Artikel 89): Die vorgeschlagene Erhöhung der Kompensationspflicht für Treibstoffimporte um nur 2 Prozentpunkte für 2021 (auf 12%) geht zu wenig weit. Angesichts des Spielraums des Bundes, diese bis 40 Prozent erhöhen zu können, und aufgrund der bisher deutlich verfehlten Ziele im Verkehrssektor, muss der Kompensationssatz auf wenigstens 15 bis 20 Prozent für 2021 erhöht werden.

CO₂-Abgabe (Artikel 94 ff.): Um die angestrebte Reduktion von Emissionen im Jahr 2021 (-1.5 Prozent gegenüber 2020) zu erreichen, muss die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe bereits per 1. Januar 2021 auf CHF 120 erhöht werden. Nur so besteht die Aussicht, das inländische Reduktionsziel von -21.5 Prozent per 2021 (gegenüber 1990) zu erreichen.

Biotreib- und -brennstoffe (Artikel 95): Wenn biogene Treibstoffe zur Kompensation von Emissionen aus fossilen Treibstoffen verrechnet werden dürfen, müssen sie zwingend dieselben Umwelt- und sozialen Standards erfüllen wie die biogenen Brennstoffe. Keinesfalls dürfen die bestehenden Kriterien für Biotreib- und -brennstoffen verwässert werden.

Import von Neuwagen (Artikel 27): In Anbetracht der bisherigen Verfehlung von Klimazielvorgaben im Verkehrssektor müssen die nach wie vor bestehenden Lücken beim Neuwagen-Import dringend geschlossen werden. Das betrifft insbesondere die Vermeidung von sogenannten Supercredits, die durch Mehrfachzählung von emissionsarmen Fahrzeugen den Import von emissionsintensiven Fahrzeugen kaschieren sowie das Teilflottenziel, welches ausgerechnet die klimaschädlichsten Neuwagen von der Abgasregelung ausnimmt.

Hingegen unterstützen wir die Vorlage hinsichtlich der Inverkehrsetzung von Elektrofahrzeugen (Artikel 17). Die missbräuchliche Inverkehrsetzung vom Elektrofahrzeugen zwecks Kaschierung von Übertretungen des Flottenziels muss dringend Einhalt geboten werden.

Für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme danken wir Ihnen.

Freundliche Grüsse

Helvetas



Melchior Lengsfeld
Geschäftsleiter



Geert van Dok
Politische Kommunikation

Anhang

Klima-Allianz: Detaillierte Vernehmlassungsantwort mit Anträgen

Die bisherige CO₂-Verordnung zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war bisher klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen bisher nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen selbst den gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angemessen, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Diese Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch strikt auf das geltende CO₂-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Pa Iv 17.405 Burkart.

Berücksichtigt die Vorlage die besondere Ausgangslage aufgrund der gegen Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen?

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund des Corona-Virus erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten für 2020 überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Benzinkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.

Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als sie eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selber fest: «In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus¹.» Das aktuell gültige System

¹ Medienmitteilung des Bundesrates vom 18.2.2020

hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im CO₂-Gesetz vom Parlament festgelegte CO₂-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen.

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;

*b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;*

c. Streichen

Begründung

Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: «Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihr CO₂-Emissionen um die 9 g CO₂/km (Zielerreichung der ungewichteten Emissionen) senken müssen².» Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: «Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.»

Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie von 2013 S. 7720 beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die CO₂-Reduktion auf 680'000 Tonnen CO₂ pro Jahr, wenn Art. 27 CO₂V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von Art 27 CO₂V 460'000 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des Bundesrates von 2017 S. 3 bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in verlangte, als massive Verwässerung bezeichnet: «Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der Vorgaben und der CO₂-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattel-schlepper⁴.»

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialien entsprechend festgehalten.⁵ Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht.

Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

² Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 50

³ Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 32

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

⁵ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>

Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

a. im Referenzjahr 2020: doppelt;

b. im Referenzjahr 2021: **1-fach**;

c. Streichen.

Begründung

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es schlicht viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus widerspricht aber jeder Logik.

Verzerrter Umrechnungsfaktor NEFZ - WLTP

(NEFZ: Neuer Europäischer Fahrzyklus; WLTP: Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure)

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der Vernehmlassungsvariante der CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

Wir begrüssen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht⁶ geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

⁶ Seiten 9 und 10

Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsf lächen von Neuwagenverkäufen aufgrund der Corona-Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt:

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1. 1. 2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1. 1. 2022) und somit nicht die Zeit der momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

Zudem: Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Biotreibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:

e. für das Jahr 2021: 15 Prozent.

Begründung

Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t CO₂ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in Betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und amortisiert werden können.

Im Weiteren ist es uns wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art 90/91.

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Antrag Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

*d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.*

Begründung

Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Biofuels als Brennstoffe

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung befürchten wir, dass die betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art 46ff und Anhang 9)

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren CO₂-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und Altpneus in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

15%-Schwelle

Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.

Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich 1:1 zu übernehmen. Dies

garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

5. Verminderungsverpflichtungen

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.

Auslandszertifikate

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen, also ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.

Erleichtertes Reporting (Art 97-99)

Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüßen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und anwendet.

Bundesamt für Umwelt BAFU
Frau Andrea Burkhardt
Abteilung Klima
3003 Bern

Datum 24. August 2020
Ansprechperson Andreas Keel
Mobile 079 306 00 34
E-Mail keel@holzenergie.ch

Teilrevision CO₂-Verordnung Stellungnahme des Dachverbandes Holzenergie Schweiz

Sehr geehrte Frau Burkhardt

Im Namen der ganzen Holzenergiebranche danken wir Ihnen bestens für die Möglichkeit, und im Namen der ganzen Holzenergiebranche nehmen wir wie folgt Stellung zur Teilrevision der CO₂-Verordnung.

Ausgangslage

Holzenergie ist nach der Wasserkraft die zweitwichtigste erneuerbare Energie unseres Landes. Die Wärme aus dem Wald deckt heute knapp 5 Prozent unseres Gesamtenergiebedarfs bzw. 10 Prozent unseres Wärmeenergiebedarfs. Das nachhaltig verfügbare Energieholzpotenzial wird zurzeit erst etwa zu zwei Dritteln ausgeschöpft. Dementsprechend gross ist die Bedeutung der Holzenergie für die Energiestrategie 2050. Da die CO₂-neutrale Holzenergie im Markt immer im Wettbewerb mit den fossilen Energien steht, begrüssen wir grundsätzlich das Instrument der CO₂-Kompensationen und im Speziellen auch die im Rahmen der vorliegenden Teilrevision vorgesehenen Anpassungen der Artikel 40 und 42 für die Zuteilung von Emissionsrechten und die Möglichkeit der freiwilligen Teilnahme am EHS.

Unzulässigkeit selbst durchgeführter Projekte (Art. 90 und 91)

Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen, soll aufgehoben werden. Im erläuternden Bericht (S. 19) wird selbst durchgeführten Projekten ab 2020 generell die Zusätzlichkeit abgesprochen. Dem Instrument der Kompensation werden dadurch 2021 Emissionsverminderungen im Umfang von rund 150'000 Tonnen CO₂-eq entzogen. Das führt dazu, dass solche Projekte kein CO₂ mehr verkaufen können und dass auch die Möglichkeit zum Verkauf der Emissionseinsparungen in Frage gestellt wird. Auch besteht die reelle Gefahr, dass diese Projekte schlimmstenfalls den Betrieb gänzlich einstellen müssen.

Diese neuen Bestimmungen haben das Potential langjährige Bestrebungen zum Klimaschutz zu vernichten. Unverständlich ist die in diesem Zusammenhang im erläuternden Bericht (S. 26) gemachte Hypothese, wonach der Wegfall der selbst durchgeführten Projekte zu mehr neuen Kompensationsprojekten im Jahr 2021 führen sollen. Zum jetzigen Zeitpunkt können jedenfalls praktisch keine neuen Projekte im Jahr 2021 mehr ausgelöst werden, da die Vorlaufzeit bis zur Registrierung von Kompensationsprojekten und deren anschliessender technischer Implementierung typischerweise bei 12 bis 18 Monaten liegt. In Kombination mit der Auflage, nur im Jahr 2021 erzielte Emissionsverminderungen anrechnen zu können, sowie dem höheren Kompensationssatz führt der nicht nachvollziehbare Ausschluss selbst durchgeführter Projekte direkt in die Nichteinhaltung der Kompensationspflicht.

Unzulässigkeit von Mehrleistungen

Das System der CO₂-Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung wird durch das Übergangsgesetz um ein Jahr bis Ende 2021 verlängert. Warum gilt dies nicht auch für die Möglichkeit, dass sich die Betreiber von Anlagen mit Verminderungsverpflichtung Bescheinigungen ausstellen lassen können für die Erzielung von Emissionsverminderungen, dank denen der Reduktionspfad um mehr als 5 Prozent unterschritten wird? Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 rund 100'000 Bescheinigungen entzogen, womit die Nichterfüllung der Kompensationspflicht 2021 nochmals wahrscheinlicher wird. Für die Betreiber der Anlagen entfällt dadurch jeglicher Anreiz, entsprechende zusätzliche Emissionsverminderungen zu erzielen. Die gegenteilige Behauptung im erläuternden Bericht (S. 9) ist für uns nicht nachvollziehbar.

Anträge

Konkret stellen wir somit folgende Anträge:

Art. 90 Abs. 1:

Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.

Art. 91 Abs. 2:

Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.

Art. 91 Abs. 3:

Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.

Art. 140 Abs. 3 (neu):

«Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013 bis 2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.» Alternativ könnte ein Art. 139a geschaffen werden mit dem Titel «Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen aus dem Zeitraum 2013 bis 2020» und demselben Text als Inhalt.

Seite 3

Im Übrigen begrüßen wir die im Artikel 6 und 14 betreffenden Anpassungen. Sie erhöhen die Transparenz des Kompensationsinstruments, was dessen Glaubwürdigkeit stärkt.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen im Voraus bestens.

Freundliche Grüsse
Holzenergie Schweiz



Andreas Keel
Geschäftsführer

Holzskraftwerk Basel AG

Margarethenstrasse 40
4002 Basel

Tel 061 275 55 22
Fax 061 275 55 18

info@holzskraftwerk-basel.ch
www.holzskraftwerk-basel.ch

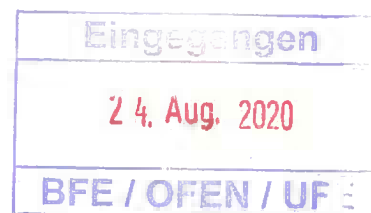
Martina Liechty

Tel 061 275 50 90

martina.liechty@iwb.ch

EINSCHREIBEN

Bundesamt für Energie
Frau Andrea Burkhardt
Abteilung Klima
3003 Bern



Basel 20. August 2020

Teilrevision der CO₂-Verordnung - Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Burkhardt

Als Direktbetroffene bedanken wir uns für die Gelegenheit an der Vernehmlassung teilzunehmen. Zu der vorgeschlagenen Änderung der CO₂-Verordnung nehmen wir wie folgt Stellung:

Vorbemerkung

Die Holzenergie ist nach der Wasserkraft die wichtigste erneuerbare Energie unseres Landes und deckt dabei auch einen wichtigen Teil unseres Wärmebedarfs ab und muss als systemrelevant bezeichnet werden. Zudem unterstützt die Holzenergie die nachhaltige Nutzung und Bewirtschaftung unserer Wälder, sichert Arbeitsplätze und leistete indirekt einen wichtigen Beitrag zum Naherholungsraum «Wald». Auch in der Energiestrategie 2050 nimmt die Holzenergie eine wichtige Rolle ein. Der Verkaufspreis von Energie hängt massgeblich vom Angebot fossiler Energien ab und solange die fossile Energie für die Wärmeproduktion sehr günstig ist, hat die Holzenergie, trotz hocheffizienter Anlagen, ohne Erträge aus der CO₂ Kompensation wirtschaftlich kaum eine Chance.

Wir begrüssen in dieser Teilrevision die Anpassungen der Artikel 40 und 42 für die Zuteilung von Emissionsrechten und der Möglichkeit der freiwilligen Teilnahme am „EHS“.

Zu den einzelnen Anpassungen äussern wir uns wie folgt:

Unzulässigkeit selbst durchgeführter Projekte (Art. 90 und 91)

Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen, soll aufgehoben werden. Der erläuternde Bericht spricht diesen pauschal und ohne Evidenz die Zusätzlichkeit nach 2020 ab (S. 19). Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 Emissionsverminderungen im Umfang von rund 150'000 Tonnen CO₂eq entzogen.

Dies führt dazu, dass solche Projekte keine CO₂-Tonnen mehr verkaufen können und auch die Möglichkeit zum Verkauf der Emissionseinsparungen in Frage gestellt ist. Zudem besteht die Gefahr, dass diese Projekte ggf. den Betrieb einstellen müssen, womit dem Klima kein Dienst erwiesen wird. Diese neue Verordnung hat somit erhebliches und latentes Potential langjährige und bisher erfolgreiche Bestrebungen zum Klimaschutz zu vernichten. Diese nicht zu unterschätzende Gefahr kann eingedämmt werden, indem die Emissionsverminderungen durch die zuständigen Behörden als handelbare Emissionsrechte oder Zertifikat eingestuft werden. Damit werden gleich zwei Probleme gelöst, zum ersten haben diese Projekte auch eine langfristige und nachhaltige Basis für den Betrieb und zum zweiten greift der Marktmechanismus.

Die in diesem Zusammenhang im erläuternden Bericht getätigte Aussage, der Wegfall der selbst durchgeführten Projekte sollte zu mehr neuen Kompensationsprojekten im Jahr 2021 führen (S. 26) erschliesst sich uns nicht. Zum jetzigen Zeitpunkt können praktisch keine neuen Projekte im Jahr 2021 mehr ausgelöst werden. Die Vorlaufzeit bis zur Registrierung von Kompensationsprojekten und deren anschliessender technischer Implementierung liegt typischerweise bei 12 bis 18 Monaten. In Kombination mit der Auflage, nur im Jahr 2021 erzielte Emissionsverminderungen anrechnen zu können, wird die Unmöglichkeit der Zielerreichung offensichtlich.

Anträge

Konkret stellen wir somit die folgenden Anträge:

Art. 90 Abs. 1:

[Die geltende CO2-Verordnung ist unverändert zu lassen.]

Art. 91 Abs. 2:

[Die geltende CO2-Verordnung ist unverändert zu lassen.]

Art. 91 Abs. 3:

[Die geltende CO2-Verordnung ist unverändert zu lassen.]

Art. 140 Abs. 3 (neu):

Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.

(Alternativ könnte ein Art. 139a geschaffen werden mit dem Titel «Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen aus dem Zeitraum 2013-2020» und demselben Text als Inhalt.)

Im Übrigen begrüssen wir die im Artikel 6 und 14 betreffenden Anpassungen. Sie erhöhen die Transparenz des Kompensationsinstruments, was dessen Glaubwürdigkeit stärkt. Dies liegt in unserem Interesse, da wir unverändert das Kompensationsinstrument für ein geeignetes und wirksames Element der Schweizer Klimapolitik halten.

Besten Dank

Freundliche Grüsse



German Wiggli
Verwaltungsratspräsident



Florian Lüthy
Geschäftsführer

Frau
Andrea Burkhardt
Abteilung Klima
Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Zürich, 21. Juli 2020

Teilrevision der CO₂-Verordnung – Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Burkhardt

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens Stellung zu nehmen zur Teilrevision der CO₂-Verordnung, welche der Umsetzung der Revision des CO₂-Gesetzes im Rahmen der Pa.Iv. Burkart 17.405 dient.

Die Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation KliK ist die branchenweite Kompensationsgemeinschaft im Rahmen des CO₂-Gesetzes. Sie erfüllt anstelle der Mineralölgesellschaften, welche fossile Treibstoffe in Verkehr bringen, deren gesetzliche Pflicht, einen Teil der bei der Nutzung der Treibstoffe entstehenden CO₂-Emissionen zu kompensieren.

Die vorgeschlagene Anpassung der uns direkt betreffenden Regulierung der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure in den Artikeln 89 bis 91 bringt eine erhebliche Verschärfung mit sich, welche die Erfüllung der Kompensationspflicht im Jahr 2021 nahezu unerfüllbar macht. Sogar der erläuternde Bericht räumt dies ein (S. 25). Wir halten es für bedenklich, wenn der Regulator Auflagen macht und die Rahmenbedingungen zu deren Erfüllung so setzt, dass sie mit der allergrössten Wahrscheinlichkeit nicht eingehalten werden können – insbesondere, wenn dies eine Strafzahlung in der Grössenordnung von gegen 100 Mio. Fr. zur Folge haben kann, die in die allgemeine Bundeskasse fliesst. Dies gilt umso mehr, als die Verschärfungen ohne Not erfolgen und schwach begründet sind.

Zu den vorgeschlagenen Anpassungen im Einzelnen äussern wir uns im Folgenden gegliedert nach Themen, nicht in der Reihenfolge der Artikel:

1) Kompensationssatz (Art. 89)

Gemäss dem erläuternden Bericht begründet sich die Höhe des Kompensationssatzes von 12% im Jahr 2021 aus dem zusätzlichen Reduktionsbedarf von 800'000 Tonnen CO₂eq gegenüber dem Jahr 2020, der sich wiederum aus dem gesetzlichen Verminderungsziel von 21.5% gegenüber 1990 ergibt. Davon sollen also vom Kompensationsinstrument allein gut 300'000 Tonnen CO₂eq oder fast 40% getragen werden.

Es erstaunt, dass die übrigen Instrumente des CO₂-Gesetzes – namentlich die CO₂-Abgabe, das Gebäudeprogramm, das Emissionshandelssystem sowie die Emissionsvorschriften für Fahrzeuge – derart unwirksam sind, dass sie zusammen nicht einmal zwei Drittel der benötigten Wirkung liefern. Fragwürdig ist aber vor allem der Ansatz, die verbleibende Fehlmenge einem einzigen Instrument quasi als «Residualgrösse» aufzubürden. Auch lag die Erhöhung des Kompensationssatzes im Durchschnitt über die Verpflichtungsperiode 2013 bis 2020 bei lediglich 1.25% pro Jahr. Eine Erhöhung um 2% für das Jahr 2021 allein erscheint vor diesem Hintergrund unverhältnismässig.

2) Ausschliessliche Anrechnung von 2021 erzielten Emissionsverminderungen (Art. 91)

Der erläuternde Bericht liefert keine Begründung, weshalb die Kompensationspflicht für das Jahr 2021 vollständig mit Emissionsverminderungen erfüllt werden muss, die im Jahr 2021 erzielt werden. Er hält lediglich lapidar fest, das Vorgehen sei analog zum Jahr 2020.

Im Jahr 2020 gilt diese Regelung, welche eine einschneidende Verschärfung gegenüber den Jahren 2013 bis 2019 darstellt, allerdings aus einem spezifischen Grund, der für das Jahr 2021 nicht gegeben ist: Das nationale CO₂-Gesetz kennt nur ein Zieljahr, das Jahr 2020, während sich die internationale Verpflichtung unter dem Kyoto-Protokoll auf die Zielperiode 2013 bis 2020 bezieht. Entscheidend ist mithin national die Emissionsbilanz des Jahres 2020, international die Emissionsbilanz der Periode 2013 bis 2020. Ein Vor- oder Nachholen von Emissionsverminderungen ist auf nationaler Stufe im Jahr 2020, anders als in den Vorjahren, nicht möglich.

In der 2021 unter dem Pariser Übereinkommen einsetzenden Verpflichtungsperiode, welche bis 2030 andauert, hat die Schweiz international diesmal zwei Emissionsziele abgegeben, ein Periodenziel für die Jahre 2021 bis 2030 sowie ein Ziel für das Jahr 2030 allein. In den Jahren 2021 bis 2029 ist somit gleich wie in den Jahren 2013 bis 2019 ein Vor- oder Nachholen von Emissionsverminderungen möglich.

Es ist allein der Langsamkeit des Gesetzgebungsprozesses geschuldet, dass nun 2021 als singuläres Zieljahr erscheint. Bei regulärem Inkrafttreten des revidierten CO₂-Gesetzes auf Beginn der neuen Periode am 1. Januar 2021 wäre das Jahr 2021 ohne weiteres als Bestandteil der hinsichtlich des zeitlichen Anfalls von Emissionsverminderungen flexiblen Periode 2021 bis 2029 betrachtet worden. Sachlich besteht demnach keinerlei Notwendigkeit, das Jahr 2021 in Bezug auf die Anrechenbarkeit von Emissionsverminderungen zur Erfüllung der Kompensationspflicht dem Jahr 2020 gleichzusetzen.

3) Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen der Periode 2013 bis 2020 ins Jahr 2021

Der Gesetzgeber hat es bei der Behandlung der Pa. Iv. Burkart versäumt, eine Übergangsbestimmung zu schaffen, welche die Übertragung der in der Periode 2013 bis 2020 ausgestellten, aber nicht verwendeten Bescheinigungen ins Jahr 2021 regelt. Im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes nach 2020 (Art. 57 Abs. 3) ist deren Übertragung in die Jahre 2021 bis 2025 hingegen gewährleistet, was zu keinem Zeitpunkt der bisherigen Debatte umstritten war.

Da aber die Übergangsbestimmungen des geltenden CO₂-Gesetzes die Übertragung von Bescheinigungen nicht behandeln, weil diese vor 2013 noch gar nicht existierten, fiel dies nun gewissermassen zwischen Stuhl und Bank. Der Bundesrat könnte das auf Verordnungsstufe korrigieren, ohne damit dem Willen des Parlaments zuwiderzuhandeln.

Dieser und der vorhergehende Punkt gehen dabei Hand in Hand: Nur wenn die überschüssigen Bescheinigungen der Periode 2013 bis 2020 im Jahr 2021 verwendet werden können, sind *de facto* im Jahr 2021 andere als im Jahr 2021 erzielte Emissionsverminderungen anrechenbar.

4) Unzulässigkeit selbst durchgeführter Projekte (Art. 90 und 91)

Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen, soll aufgehoben werden. Der erläuternde Bericht spricht diesen pauschal die Zusätzlichkeit nach 2020 ab (S. 19). Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 Emissionsverminderungen im Umfang von rund 150'000 Tonnen CO₂eq entzogen.

Da die Zusätzlichkeit der betroffenen über 100 Projekte seit 2013 jährlich akribisch geprüft wird, stellt sich die Frage, weshalb diese alle auf einen Schlag mit dem Neujahrstag 2021 nicht mehr additionell sein sollten. Dies umso mehr, als eingeräumt wird, dass die Projekte ohne die Einnahmen aus dem Verkauf der Emissionsverminderungen in finanzielle Schwierigkeiten geraten können und allenfalls sogar deren Einstellung droht – was ja ein eindeutiger Beleg ihrer Zusätzlichkeit wäre (S. 26).

Rätselhaft ist die in diesem Zusammenhang im erläuternden Bericht getätigte Aussage, der Wegfall der selbst durchgeführten Projekte sollte zu mehr neuen Kompensationsprojekten im Jahr 2021 führen (S. 26). Zum jetzigen Zeitpunkt können praktisch keine neuen Projekte im Jahr 2021 mehr ausgelöst werden. Die Vorlaufzeit bis zur Registrierung von Kompensationsprojekten und deren anschliessender technischer Implementierung liegt typischerweise bei 12 bis 18 Monaten. In Kombination mit der Auflage, nur im Jahr 2021 erzielte Emissionsverminderungen anrechnen zu können, sowie dem höheren Kompensationssatz führt somit der sachlich auf tönernen Füüssen stehende Ausschluss selbst durchgeführter Projekte direkt in die Nichteinhaltung der Kompensationspflicht.

5) Unzulässigkeit von Mehrleistungen

Das System der CO₂-Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung wird durch das Übergangsgesetz um ein Jahr bis Ende 2021 verlängert. Es ist nicht nachvollziehbar, warum dies nicht auch für die Möglichkeit gilt, dass sich die Betreiber von Anlagen mit Verminderungsverpflichtung Bescheinigungen ausstellen lassen können für die Erzielung von Emissionsverminderungen, dank denen der Reduktionspfad um mehr als 5% unterschritten wird. Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 rund 100'000 Bescheinigungen entzogen, womit die Nichterfüllung der Kompensationspflicht 2021 nochmals wahrscheinlicher wird. Für die Betreiber der Anlagen entfällt der Anreiz, entsprechende zusätzliche Emissionsverminderungen zu erzielen; die gegenteilige Behauptung im erläuternden Bericht (S. 9) ist unfundiert.

Anträge

Konkret stellen wir somit die folgenden Anträge:

- **Art. 12 Abs. 2:**
Die Bescheinigungen werden für Emissionsverminderungen im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad abzüglich 5 Prozent und den Treibhausgasemissionen im betreffenden Jahr, letztmals 2021, ausgestellt.
- **Art. 89 Abs. 1 Bst. e:**
für das Jahr 2021: 11 Prozent.
- **Art. 90 Abs. 1:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]
- **Art. 91 Abs. 2:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]
- **Art. 91 Abs. 3:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]
- **Art. 140 Abs. 3 (neu):**
Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.
(Alternativ könnte ein Art. 139a geschaffen werden mit dem Titel «Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen aus dem Zeitraum 2013-2020» und demselben Text als Inhalt.)

Im Übrigen begrüßen wir die die Artikel 6 und 14 betreffenden Anpassungen. Sie erhöhen die Transparenz des Kompensationsinstruments, was dessen Glaubwürdigkeit stärkt. Dies liegt in unserem Interesse, da wir unverändert das Kompensationsinstrument für ein geeignetes und wirksames Element der Schweizer Klimapolitik halten.

Mit freundlichen Grüßen



Yvonne Urban und Martin Scherer
Direktion

Per Email an : raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bundesamt für Umwelt BAFU
Abteilung Klima

3003 Bern

Huntsman Advanced Materials
(Switzerland) Sarl
Case Postale 416
1870 Monthey-1
claude_richoz@huntsman.com
+41 24 474 6356

Monthey, 24. August 2020

Vernehmlassung der Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Teilnahme an der Vernehmlassung zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung).

Huntsman begrüsst die Anpassung der CO₂-Verordnung, welche die Verlängerung der bis Ende 2020 befristeten Instrumente des Klimaschutzes ermöglicht. Unsere Branche bekennt sich zu den Klimazielen der Schweiz und möchte weiterhin einen Beitrag zu deren Erreichung leisten. Dazu ist es wichtig, dass die gesetzlichen Rahmenbedingungen klar sind, so dass für die einzelnen Abteure eine gewisse Planungssicherheit herrscht. Die Weiterführung ohne Unterbruch der Verminderungsverpflichtung und des Emissionshandelssystem bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes dank der Umsetzung der Pa.lv. Burkart ist in dieser Hinsicht von fundamentaler Bedeutung. Wir möchten dazu anregen Hemmnisse für den Bezug von CO₂-armen Energieträgern auf gesetzlichen Ebenen abzubauen, wie z.B. der Bezug von Biogas oder die Substitution von Brennstoffen durch Strom. Letztere erfolgt aufgrund der Übernahme des Emissionsfaktors für den Strommix der EU, welchem derjenige der Schweiz nicht entspricht.

Zu den einzelnen Artikeln äussern wir uns wie folgt:

Art. 12 Abs. 1 Einleitungssatz und Abs. 1bis

*1 Betreibern mit Verminderungsverpflichtung nach Artikel 66 Absatz 1, für die ein Emissionsziel nach Artikel 67 gilt und die keine Projekte oder Programme nach Artikel 5 oder 5a durchführen, die vom Emissionsziel erfasste Emissionsvermindierungen bewirken, werden auf Gesuch hin Bescheinigungen für Emissionsvermindierungen im Inland in den Jahren 2013–2020 **2021** ausgestellt, wenn:*

Art. 12 Abs. 2:

*Die Bescheinigungen werden für Emissionsvermindierungen im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad abzüglich 5 Prozent und den Treibhausgasemissionen im betreffenden Jahr, letztmals 2020 **2021**, ausgestellt.*

Begründung:

Der Artikel bezieht sich auf Anlagenbetreiber, die energiesparende Investitionen in nicht amortisierbare Massnahmen getätigt haben und dabei viele Unwägbarkeiten und Risiken in Kauf genommen haben. Es ist nicht einleuchtend, wieso eine Änderung der Spielregeln während der laufenden Periode vorgenommen werden soll.

Art. 140 Abs. 3 (neu):

Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.

(Alternativ könnte ein Art. 139a geschaffen werden mit dem Titel «Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen aus dem Zeitraum 2013-2020» und demselben Text als Inhalt.)

Begründung:

Der Gesetzgeber hat es bei der Behandlung der durch die Pa. Iv. Burkart ausgelösten Teilrevision versäumt, eine Übergangsbestimmung zu schaffen, welche die Übertragung der in der Periode 2013 bis 2020 ausgestellten, aber nicht verwendeten Bescheinigungen ins Jahr 2021 regelt. Im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes nach 2020 (Art. 57 Abs. 3) ist deren Übertragung in die Jahre 2021 bis 2025 hingegen gewährleistet, was zu keinem Zeitpunkt der bisherigen Debatte umstritten war.

Da aber die Übergangsbestimmungen des geltenden CO₂-Gesetzes die Übertragung von Bescheinigungen nicht behandeln, weil diese vor 2013 noch gar nicht existierten, fiel dies nun gewissermassen zwischen Stuhl und Bank. Der Bundesrat könnte das auf Verordnungsstufe korrigieren, ohne damit dem Willen des Parlaments zuwiderzuhandeln.

Art. 146g Teilnahme am EHS per 1. Januar 2021

*² Betreiber von Anlagen, die nach Artikel 42 Absatz 1 am EHS teilnehmen wollen, müssen das Gesuch um Teilnahme am EHS beim BAFU in Abweichung von Artikel 42 Absatz 2 bis zum 28. Februar 2021 **31. Dezember 2021** einreichen.*

Begründung:

Unternehmen brauchen klare Rahmenbedingungen, um Entscheidungen zu treffen, welche für die ganze nächste Periode der Klimapolitik gelten und sehr schwer rückgängig gemacht werden können. Sollte das totalrevidierte CO₂-Gesetz nicht per 1.1.2022 in Kraft treten, laufen gemäss heutigem Wissensstand die Verminderungsverpflichtungen aus und die Betreiber der betroffenen Anlagen müssen die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe bezahlen.

Anlagen mit einer Gesamtfeuerungswärmeleistung von mind. 10 MW, die eine Tätigkeit gemäss Anhang 7 der aktuell geltenden CO₂-Verordnung ausüben, können auf Gesuch ins EHS eingebunden werden (Opt-in).

Damit die betroffenen Firmen ein allfälliges Opt-in Gesuch in Kenntnis der künftigen gesetzlichen Rahmenbedingungen stellen können, fordern wir, dass die Frist für ein Opt-in Gesuch auf 31.12.2021 gelegt wird. Ansonsten ist davon auszugehen, dass viele Anlagenbetreiber auf Zusehen hin ein Gesuch einreichen und dieses später bei Klarheit der Verhältnisse wieder zurückziehen. Damit wäre ein grosser und unnötiger administrativer Aufwand verbunden.

Anhang 9, Ziff. 3.1 Anpassungsfaktoren für Carbon Leakage

Für Sektoren und Teilsektoren, die nicht im Anhang des Beschlusses 2019/708/EU22 aufgeführt sind, werden die nach den Ziffern 2 und 4 berechneten Mengen mit den folgenden Anpassungsfaktoren multipliziert:

- 3.1.1 für das Jahr 2021: 0,3
- 3.1.2 für das Jahr 2022: 0,3
- 3.1.3 für das Jahr 2023: 0,3
- 3.1.4 für das Jahr 2024: 0,3
- 3.1.5 für das Jahr 2025: 0,3
- 3.1.6 für das Jahr 2026: 0,3
- 3.1.7 für das Jahr 2027: 0,225
- 3.1.8 für das Jahr 2028: 0,15
- 3.1.9 für das Jahr 2029: 0,075
- 3.1.10 für das Jahr 2030: 0

3.1.11 Für Forschungs- oder Entwicklungsanlagen und Sonderabfallverbrennungsanlagen gilt der Anpassungsfaktor 1 für die Jahre 2021 bis 2030.

Begründung:

Die Schweiz gehört weltweit zu den Ländern mit der dynamischsten Forschungstätigkeit. Sie wendet fast 3.4% ihres BIP für Forschung und Entwicklung auf. Im internationalen Vergleich gehört sie damit zu den Ländern, die im Verhältnis zu ihrem BIP am meisten für Forschung und Entwicklung ausgeben (4. Rang der OECD-Länder).

In Zahlen ausgedrückt gibt die Schweiz 22 Milliarden Franken für Forschung und Entwicklung aus. Der grösste Anteil wird von privaten Unternehmen finanziert (86%) und durchgeführt (71%). Im Bericht des World Economic Forums (WEF) über die weltweite Wettbewerbsfähigkeit 2016–2017 steht die Schweiz zum achten aufeinanderfolgenden Mal an erster Stelle (Quelle: EDA, Wissenschaft und Forschung in der Schweiz – Fakten und Zahlen).

Mit der Einführung des Anpassungsfaktors 1 für Forschungs- und Entwicklungsanlagen im EHS soll sichergestellt werden, dass der Forschungsstandort Schweiz auch weiterhin für private Investitionen attraktiv bleiben kann und die Arbeitsplätze in der Forschung und Entwicklung nicht ins Ausland abwandern.

Wir beantragen ebenfalls die Einführung eines Anpassungsfaktors 1 für Sonderabfallverbrennungsanlagen, welche sonst weiterhin hinsichtlich der gesetzlichen Rahmenbedingungen schlechter gestellt sind als ihre europäischen Mitbewerber. Die CO₂-Lenkungsabgabe stellt für die SAVA einen grossen Wettbewerbsnachteil dar, da die Mitbewerber im benachbarten Ausland keine Abgabe in dieser Form bezahlen müssen. Dazu sind SAVA in der EU nicht dem Emissionshandelssystem unterstellt. Bei SAVA die am Schweizer Emissionshandelssystem teilnehmen erfolgt die Allokation von Emissionsrechten aufgrund ihrer Prozessemissionen. Der Benchmark soll demzufolge in der nächsten Periode weiterhin 0.97 bleiben, wie es uns bereits kommuniziert wurde.

Anhang 9, Ziff. 4.1 indirekte Emissionen, Emissionsfaktor für Strommix in der Schweiz

Für indirekte Emissionen aus verwendetem Strom werden keine kostenlose Emissionsrechte zugeteilt. Bei Benchmarks von Produktionsprozessen, die sowohl mit Brennstoffen als auch mit Strom betrieben werden können, werden die **realen**, indirekten Emissionen anhand der Herkunftsnachweise aus dem verwendeten Strom mit ~~0,376 t CO₂ pro MWh~~ bestimmt. **Ist dies nicht möglich, werden die indirekten Emissionen des verwendeten Stroms mit 0.169 t CO₂ pro MWh berechnet.**

Begründung:

Die tragende Säule der Schweizer Stromversorgung ist die Wasserkraft. Aus ökologischer Sicht ist der aktuelle Strommix der Schweiz im Vergleich mit der EU äusserst CO₂-arm und trägt somit wesentlich zum Erreichen der Klimaziele bei. Der von der EU angesetzte Emissionsfaktor von 0,376 t CO₂ pro MWh_{el} wird den lokalen Gegebenheiten nicht gerecht und verhindert so die Möglichkeit der Betreiber von Anlagen im EHS, bei denen indirekte Emissionen bei der Berechnung der Zuteilung berücksichtigt werden, die sinnvolle Substitution mit Strom.

Wir fordern, dass der Emissionsfaktor des bezogenen Strommixes jährlich anhand der Herkunftsnachweise für den verwendeten Strom berechnet werden soll. Kann dieser nicht ermittelt werden, werden die indirekten Emissionen für den verwendeten Strom mit 0,169 t CO₂ pro MWh_{el} bestimmt (Verbraucherstrommix, siehe BAFU: Klimawandel: Fragen und Antworten). Die Annahme eines Emissionsfaktors, welche die Rahmenbedingungen unnötig verschlechtert, ist unseres Erachtens unakzeptabel.

Ausserdem ist zu beachten, dass stromintensive Unternehmen u.a. in Deutschland eine Strompreiskompensation als Ausgleich für die emissionshandelsbedingt erhöhten Stromkosten erhalten (indirekte CO₂-Kosten): Die europäischen Stromversorger müssen alle ihre Zertifikate ersteigern, da sie nicht direkt mit außereuropäischen Unternehmen konkurrieren und damit keinem Carbon Leakage-Risiko unterliegen. Diese zusätzlichen CO₂-Kosten geben die Stromversorger über eine Erhöhung der Strompreise an die Stromkunden weiter. Hohe Strompreise wiederum belasten die energieintensiven Industrien und können daher indirekt zu einem erhöhten Carbon Leakage-Risiko führen. Deshalb enthält die Emissionshandelsrichtlinie Regeln, auf deren Grundlage Mitgliedsstaaten Unternehmen der energieintensiven Industrien einen Teil dieser indirekten Kostenbelastung durch den CO₂-Preis kompensieren können. Von dieser Möglichkeit der Strompreiskompensation haben in der Handelsperiode 2013-2020 Deutschland und sechs andere Mitgliedsstaaten Gebrauch gemacht. Für die Zeit ab 2021 sind die Regelungen der ETS-Richtlinie zur Strompreiskompensation etwas strikter; grundsätzlich können die Mitgliedstaaten aber das bisherige System fortführen.

*Anhang 16, Berechnung der CO₂-Emissionen für Betreiber von Anlagen
Neues Kapitel:*

Der Emissionsfaktor von Brennstoffen aus Biomasse ist null. Insbesondere auch für Biogasanteile in Gas aus Erdgasnetzen, deren ökologischer Mehrwert noch nicht veräussert wurde.

Begründung:

Mit der bisherigen Regelung können sich Betreiber von Anlagen im EHS (im Gegensatz zu Verminderungsverpflichtungen) den Biogasanteil in Gas aus Erdgasnetzen nicht anrechnen lassen (vergleiche dazu Anhang H.5, Vollzugsmittelteilung EHS für Betreiber von Anlagen). Damit wird den Betreibern von Anlagen im EHS die einfache Substitution mit Biogas verwehrt. Mit einer Anrechenbarkeit kann über ein wirtschaftliches Instrument der Anteil an Biogas in der Schweiz erhöht werden. Das gleiche soll für Biogas gelten, welches aus Deutschland bezogen wird und dessen Herkunft durch ein Zertifikat nachgewiesen ist.

Weitere Anliegen:

Übergangsbestimmung zur Übernahme von Emissionsrechten in die nächste Periode

Die verbleibenden Emissionsrechte aus der aktuellen Periode (CHU2) sollen für die gesamte kommende Verpflichtungsperiode 2021-2030 übertragen werden können (und nicht nur für 2021),

wie es im EU ETS der Fall ist. Eine Übergangsbestimmung soll in diesem Sinne formuliert werden.

Berücksichtigung technischer Lösungen wie CCS (Carbon Capture and Storage), CCU (Carbon Capture and Utilization) und CDR (Carbon Dioxide Removal)

Die Fabrikation und Herstellung von gewissen chemischen Produkten ist kohlenstoffintensiv. Die Abscheidung von CO₂ aus den Abgasen industrieller Prozesse ist ein effektiver Lösungsansatz. Der Grund, warum solche Technologien heutzutage nicht weit verbreitet sind, liegt an den damit gebundenen Kosten und den fehlenden Anreizen für diese Art von Investitionsprojekten. Beispielsweise können heute im EHS die CO₂-Reduktion dank solcher Technologien nicht angerechnet werden. Um die heute bekannten und anspruchsvollen Klimaziele der Schweiz bis Ende 2050 erreichen zu können, sollen aus unserer Sicht in Zukunft technologische Lösungen wie CCU, CCS und CDR eine wichtige Rolle spielen. Für unsere Branche ist es deshalb von entscheidender Bedeutung, dass sich die Reduktionsleistung, die mit solchen Projekten erzielt werden, von der Schweizer Klimapolitik anerkannt werden.

Wir schlagen für CCU/CCS folgende Wege im Vollzug des CO₂-Gesetzes vor, die auch parallel angewendet werden könnten:

a) Lösungen wie CCU/CCS-Projekte gelten als inländische Kompensationsprojekte:

*Anhang 3 der CO₂-Verordnung
(Art. 5 Abs. 1 Bst. a)*

Emissionsverminderungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Für ein Projekt oder Programm zur Emissionsverminderung im Inland werden keine Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen erzielt werden durch:

- a. den Einsatz von Kernenergie;*
- b. den Einsatz biologischer oder geologischer CO₂-Sequestrierung; ausgenommen ist die biologische CO₂-Sequestrierung in Holzprodukten;*
- bbis. die Wiedervernässung von Mooren und Feuchtgebieten;*
- c. Forschung und Entwicklung oder Information und Beratung;*
- d. den Einsatz biogener Treibstoffe, die den Anforderungen des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 19962 und der dazugehörigen Ausführungsvorschriften nicht entsprechen;*
- e. einen Treibstoffwechsel von Benzin- oder Dieselfahrzeugen zu Erdgasfahrzeugen; ausgenommen ist der Wechsel ganzer Fahrzeugflotten;*
- f. den Ersatz von fossilen Heizkesseln durch fossile Heizkessel.*

Momentan gilt für Kompensationsprojekten u.a. die folgende Grundanforderung (Vollzugsmitteilung für Kompensationsprojekte, Kapitel 2.1):

...
- Die Emissionsverminderungen wurden nicht in einem Unternehmen erzielt, das am Emissionshandelssystem (EHS) teilnimmt (Art. 5 Abs. 1 Bst. c Ziff. 2 CO₂-Verordnung).

...
Die Einzelheiten, wie CCS/CCU für Kompensationsprojekte anrechenbar sind (Abgrenzung gegenüber EHS, Emissionsverminderung bei CCS bzw. bei CCU etc.), müssen noch ausgearbeitet werden. Unseres Erachtens kann man entweder ein separates Unterkapitel unter Anhang 3 ergänzen oder das BAFU kann dies in der Vollzugsmitteilung für Kompensationsprojekte regeln.

- b) **Die durch Lösungen wie CCU/CCS-Projekte eingefangenen direkten CO₂-Emissionen sind im EHS-Monitoringbericht abzugsfähig:**

Wir schlagen vor, den Anhang 16 der CO₂-Verordnung wie folgt zu ergänzen:

*Anhang 16
(Art. 51)*

Anforderungen an den Monitoringkonzept

Neu: Kapitel 4 CO₂-Reduktionen aus technischen Lösungen wie CCS/CCU-Projekten

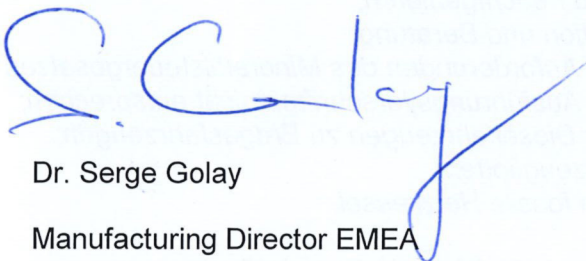
4.1 Die CO₂-Reduktion aus CCS/CCU-Anlagen innerhalb des EHS-Perimeters führen zu keiner Anpassung der Zuteilung kostenloser Emissionsrechte.

4.2 Nach der Umsetzung eines CCS/CCU-Projektes können die an der Quelle «eingefangenen» CO₂-Emissionen aus fossilen und geogenen Quellen für EHS-Unternehmen im EHS-Monitoringbericht von den direkten CO₂-Emissionen vollumfänglich abgezogen werden.

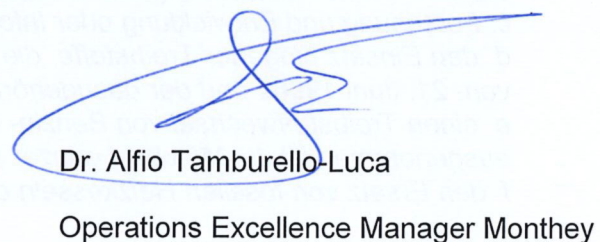
4.3 Die CO₂-Emissionen, die aus Biomasse entstehen und innerhalb des EHS-Perimeters eingefangen werden, können zusätzlich von den direkten CO₂-Emissionen abgezogen werden (negative CO₂-Emissionen).

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Dr. Serge Golay
Manufacturing Director EMEA



Dr. Alfio Tamburello-Luca
Operations Excellence Manager Monthey

Bundesamt für Energie
Andrea Burkhardt
Abteilung Klima
3003 Bern

Binningen, den 24.08.2020

Teilrevision der CO₂-Verordnung – Stellungnahme

Als Vertreter der Holzenergiebranche der Nordwestschweiz bedanken wir uns für die Gelegenheit, an der Vernehmlassung teilzunehmen. Zu der vorgeschlagenen Änderung der CO₂-Verordnung nehmen wir wie folgt Stellung:

Vorbemerkung

Holzenergie ist nach der Wasserkraft die wichtigste erneuerbare Energie unseres Landes. Sie deckt einen Teil unseres Wärmebedarfs und darf als systemrelevant bezeichnet werden. In der Energiestrategie 2050 nimmt Holzenergie eine wichtige Rolle ein. CO₂ Kompensationen sind für die Holzenergie trotz effizienten Anlagen unabdingbar. Der Verkaufspreis von Energie hängt massgeblich vom Angebot fossiler Energien ab. Mit dem einheimischen Rohstoff kann diese Schwelle der tiefen Weltmarktpreise nicht erreicht werden, daher sind Gelder über Kompensation weiterhin unerlässlich.

Wir begrüßen in dieser Teilrevision die Anpassungen der Artikel 40 und 42 für die Zuteilung von Emissionsrechten und der Möglichkeit der freiwilligen Teilnahme am „EHS“.

Zu den einzelnen Anpassungen äussern wir uns wie folgt:

Unzulässigkeit selbst durchgeführter Projekte (Art. 90 und 91)

Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen, soll aufgehoben werden. Der erläuternde Bericht spricht diesen pauschal die Zusätzlichkeit nach 2020 ab (S. 19). Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 Emissionsverminderungen im Umfang von rund 150'000 Tonnen CO₂eq entzogen.

Dies führt dazu, dass solche Projekte keine CO₂-Tonnen mehr verkaufen können und auch der die Möglichkeit zum Verkauf der Emissionseinsparungen in Frage gestellt. Zudem besteht die Gefahr, dass diese Projekte ggf. den Betrieb einstellen müssen. Diese neue Verordnung hat das Potential langjährige Bestrebungen zum Klimaschutz zu vernichten.

Rätselhaft ist die in diesem Zusammenhang im erläuternden Bericht getätigte Aussage, der Wegfall der selbst durchgeführten Projekte sollte zu mehr neuen Kompensationsprojekten im Jahr 2021 führen (S. 26). Zum jetzigen Zeitpunkt können praktisch keine neuen Projekte im Jahr 2021 mehr ausgelöst werden. Die Vorlaufzeit bis zur Registrierung von Kompensationsprojekten und deren anschliessender technischer Implementierung liegt typischerweise bei 12 bis 18 Monaten. In Kombination mit der Auflage, nur im Jahr 2021 erzielte Emissionsverminderungen anrechnen zu können, sowie dem höheren Kompensationssatz führt somit der sachlich auf tönernen Füßen stehende Ausschluss selbst durchgeführter Projekte direkt in die Nichteinhaltung der Kompensationspflicht.

Unzulässigkeit von Mehrleistungen

Das System der CO₂-Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung wird durch das Übergangsgesetz um ein Jahr bis Ende 2021 verlängert. Es ist nicht nachvollziehbar, warum dies nicht auch für die Möglichkeit gilt, dass sich die Betreiber von Anlagen mit Verminderungsverpflichtung Bescheinigungen ausstellen lassen können für die Erzielung von Emissionsverminderungen, dank denen der Reduktionspfad um mehr als 5% unterschritten wird. Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 rund 100'000 Bescheinigungen entzogen, womit die Nichterfüllung der Kompensationspflicht 2021 nochmals wahrscheinlicher wird. Für die Betreiber der Anlagen entfällt der Anreiz, entsprechende zusätzliche Emissionsverminderungen zu erzielen; die gegenteilige Behauptung im erläuternden Bericht (S. 9) ist unfundiert.

Anträge

Konkret stellen wir somit die folgenden Anträge:

Art. 90 Abs. 1:

[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]

Art. 91 Abs. 2:

[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]

Art. 91 Abs. 3:

[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]

Art. 140 Abs. 3 (neu):

Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.

(Alternativ könnte ein Art. 139a geschaffen werden mit dem Titel «Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen aus dem Zeitraum 2013-2020» und demselben Text als Inhalt.)

Im Übrigen begrüßen wir die im Artikel 6 und 14 betreffenden Anpassungen. Sie erhöhen die Transparenz des Kompensationsinstruments, was dessen Glaubwürdigkeit stärkt. Dies liegt in unserem Interesse, da wir unverändert das Kompensationsinstrument für ein geeignetes und wirksames Element der Schweizer Klimapolitik halten.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen im Voraus.

Freundliche Grüsse



Beat Andrist
Präsident
IG Holzenergie Nordwestschweiz



Michael Tobler
Geschäftsführer
IG Holzenergie Nordwestschweiz

J. Windlin AG

Stanserstrasse 113
6064 Kerns
Telefon +41 41 666 01 01
Fax +41 41 666 01 25
kerns@windlin.ch
www.windlin.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Kerns, 5.8.2020

Stellungnahme zum Anhörungsverfahren zur CO2-Verordnung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Da unsere Unternehmung im Bereich des Personenwagenimports tätig ist, möchten wir Ihnen hiermit unsere **Anliegen im Zusammenhang mit der laufenden Anhörung zur CO2-Verordnung** zukommen lassen.

Vor allem die **fehlenden CO2-Nischenziele** für Autos ohne Europäische Genehmigung beeinträchtigen unsere Tätigkeit beträchtlich. Für uns ist es nicht nachvollziehbar, wieso diese Fahrzeuge gegenüber Europäischen Produkten mit Nischenzielen von den Schweizer Behörden benachteiligt werden und fordern Ihr Amt dazu auf, diese Ungleichbehandlung zu beheben.

Weiter möchten wir Sie darauf hinweisen, dass mit der **existierenden 6-Monats-Regelung (Art. 17) auch viele Occasionen besteuert** werden, welche die CO2-Steuer bei der Erstzulassung im Europäischen Ausland bereits bezahlt haben und möchten Sie zu einer Verkürzung oder zu einer Eliminierung dieser Frist anhalten.


Um den bürokratischen Aufwand einzudämmen beantragen wir zusätzlich den **Entfall des Dokumentenversands ans ASTRA bei Typenschein-X-Fahrzeugen**, was zurzeit erhebliche Unkosten verursacht.

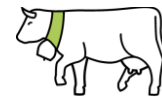
Um die CO2-Reduktion im automobilen Bereich weiter zu fördern schlagen wir zudem vor, die **Mehrfachgewichtung von Green-Fahrzeugen** unter 50g CO2 pro km (doppelt) zu verlängern, sowie die Limitierung auf 7,5g aufzuheben und für die **Übertragbarkeit von CO2-Guthaben** am Ende der jeweiligen Abrechnungsperioden zu sorgen.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

J. Windlin AG


Roland Michel
CEO, Gruppe Windlin



KLEINBAUERN
VEREINIGUNG

Bundesamt für Umwelt BAFU
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
z.H. Raphael Bucher
3003 Bern

raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 24. August 2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir zur Vernehmlassung der Teilrevision der CO₂-Verordnung Stellung. Die Teilrevision bietet die Chance, trotz Verzögerung der Totalrevision des CO₂-Gesetzes, die Schweizer Klimapolitik dennoch einen bedeutenden Schritt vorwärts zu bringen. Die Schweiz darf aufgrund ihrer bedeutenden globalen Vernetzung und Verantwortung diese Gelegenheit nicht ungenutzt lassen.

In Anbetracht dessen und der sich beschleunigenden Klimaveränderungen, sowie im Bestreben, die bereits nächstes Jahr in Kraft tretenden Pariser Klimaziele schnellstmöglich in Angriff zu nehmen – aber nicht zuletzt auch im Sinne der beschlossenen Energiestrategie 2050 – müssen klar ambitioniertere Regelungen und Massnahmen getroffen werden, als der Bund mit der Vorlage vorschlägt. Die vorgeschlagene Erhöhung der CO₂-Abgabe, aber auch die anvisierten Regelungen im Umgang mit Auslandszertifikaten und beim Import von Neuwagen und Treibstoffen, greifen dafür viel zu kurz. Hier muss der Bund dringend nachbessern und im Rahmen seiner vorhandenen Kompetenzen sehr viel ambitioniertere Vorgaben machen.

Wir bitten um Berücksichtigung der nachfolgenden Anträge und Erläuterungen zur Verbesserung der Verordnungsvorlage.

Freundliche Grüsse

Regina Fuhrer
Präsidentin Kleinbauern-Vereinigung

Barbara Küttel
Co-Geschäftsleiterin Kleinbauern-Vereinigung

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Vernehmlassungsvorlage vom 4.5.2020

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/mitteilungen.msg-id-78837.html>

Detaillierte Vernehmlassungsantwort mit begründeten Anträgen

Vorbemerkung

Die bisherige CO₂-Verordnung zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war bisher klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen bisher nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen selbst den gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angemessen, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Diese Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch strikt auf das geltende CO₂-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Pa Iv 17.405 Burkart.

Berücksichtigt die Vorlage die besondere Ausgangslage aufgrund der gegen Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen?

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund des Corona-Virus erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten für 2020 überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Benzinkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.

Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als sie eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selber fest: „In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus¹.“ Das aktuell gültige System hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im CO₂-Gesetz vom Parlament festgelegte CO₂-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen.

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;

b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;

c. *Streichen*

Begründung:

Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihr CO₂-Emissionen um die 9 g CO₂/km (Zielerreichung der ungewichteten Emissionen) senken müssen².“ Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den

¹ [Medienmitteilung des Bundesrates vom 18.2.2020](#)

² Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 50

Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.“

Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie von 2013 S. 7720 beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die CO₂-Reduktion auf 680'000 Tonnen CO₂ pro Jahr, wenn Art. 27 CO₂V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von Art 27 CO₂V 460'000 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des Bundesrates von 2017 S. 3 bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in verlangte, als massive Verwässerung bezeichnet: „Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der Vorgaben und der CO₂-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper⁴.“

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialien entsprechend festgehalten.⁵ Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht.

Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt;
- b. im Referenzjahr 2021: **1-fach**;
- c. *Streichen*.

Begründung:

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation

³ Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 32

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

⁵ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>

von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es schlicht viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus widerspricht aber jeder Logik.

Verzerrter Umrechnungsfaktor NEFZ - WLTP

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der Vernehmlassungsvariante der CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27. Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

Wir begrüßen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht⁶ geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsflächen von Neuwagenverkäufen aufgrund der Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt:

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1. 1. 2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1. 1. 2022) und somit nicht die Zeit der momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

Zudem: Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40%

⁶ Seiten 9 und 10

erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Biotreibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:

e. für das Jahr 2021: **15 Prozent**.

Begründung:

Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t CO₂ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in Betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und amortisiert werden können.

Im Weiteren ist es uns wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art 90/91.

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Antrag Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als **68.5 Prozent** der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung:

Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Biofuels als Brennstoffe

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung befürchten wir, dass die betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art 46ff und Anhang 9)

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren CO₂-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und Altpneus in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

15%-Schwelle

Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.

Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich 1:1 zu übernehmen. Dies garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

5. Verminderungsverpflichtungen

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.

Auslandszertifikate

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen, also ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.

Erleichtertes Reporting (Art 97-99)

Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüßen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und anwendet.

Bundesamt für Umwelt
Frau Andrea Burkhardt
Abteilung Klima
CH-3003 Bern

Baar, 23. Juli 2020

Teilrevision der CO₂-Verordnung – Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Burkhardt

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens Stellung zu nehmen zur Teilrevision der CO₂-Verordnung, welche der Umsetzung der Revision des CO₂-Gesetzes im Rahmen der Pa.IV. Burkart 17.405 dient.

Die Korporation Baar-Dorf betreibt selbst seit Jahren mehrere Holzschnitzel-Heizzentralen in Baar und leistet damit einen Beitrag zur Reduktion von CO₂-Emissionen.

Die vorgeschlagene Anpassung der uns direkt betreffenden Regulierung der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure in den Artikeln 89 bis 91 bringt eine erhebliche Verschärfung mit sich, welche die Erfüllung der Kompensationspflicht im Jahr 2021 nahezu unerfüllbar macht. Sogar der erläuternde Bericht räumt dies ein (S. 25). Wir halten es für bedenklich, wenn der Regulator Auflagen macht und die Rahmenbedingungen zu deren Erfüllung so setzt, dass sie mit der allergrössten Wahrscheinlichkeit nicht eingehalten werden können – insbesondere, wenn dies eine Strafzahlung in der Grössenordnung von gegen 100 Mio. Fr. zur Folge haben kann, die in die allgemeine Bundeskasse fliesst. Dies gilt umso mehr, als die Verschärfungen ohne Not erfolgen und schwach begründet sind.

Zu den vorgeschlagenen Anpassungen im Einzelnen äussern wir uns im Folgenden gegliedert nach Themen, nicht in der Reihenfolge der Artikel:

1) Kompensationssatz (Art. 89)

Gemäss dem erläuternden Bericht begründet sich die Höhe des Kompensationssatzes von 12% im Jahr 2021 aus dem zusätzlichen Reduktionsbedarf von 800'000 Tonnen CO₂eq gegenüber dem Jahr 2020, der sich wiederum aus dem gesetzlichen Verminderungsziel von 21.5% gegenüber 1990 ergibt. Davon sollen also vom Kompensationsinstrument allein gut 300'000 Tonnen CO₂eq oder fast 40% getragen werden.

Es erstaunt, dass die übrigen Instrumente des CO₂-Gesetzes – namentlich die CO₂-Abgabe, das Gebäudeprogramm, das Emissionshandelssystem sowie die Emissionsvorschriften für Fahrzeuge – derart unwirksam sind, dass sie zusammen nicht einmal zwei Drittel der benötigten Wirkung liefern. Fragwürdig ist aber vor allem der Ansatz, die verbleibende Fehlmenge einem einzigen Instrument quasi als «Residualgrösse» aufzubürden. Auch lag die Erhöhung des Kompensationssatzes im Durchschnitt über die Verpflichtungsperiode 2013 bis 2020 bei lediglich 1.25% pro Jahr. Eine Erhöhung um 2% für das Jahr 2021 allein erscheint vor diesem Hintergrund unverhältnismässig.

2) Ausschliessliche Anrechnung von 2021 erzielten Emissionsverminderungen (Art. 91)

Der erläuternde Bericht liefert keine Begründung, weshalb die Kompensationspflicht für das Jahr 2021 vollständig mit Emissionsverminderungen erfüllt werden muss, die im Jahr 2021 erzielt werden. Er hält lediglich lapidar fest, das Vorgehen sei analog zum Jahr 2020.

Im Jahr 2020 gilt diese Regelung, welche eine einschneidende Verschärfung gegenüber den Jahren 2013 bis 2019 darstellt, allerdings aus einem spezifischen Grund, der für das Jahr 2021 nicht gegeben ist: Das nationale CO₂-Gesetz kennt nur ein Zieljahr, das Jahr 2020, während sich die internationale Verpflichtung unter dem Kyoto-Protokoll auf die Zielperiode 2013 bis 2020 bezieht. Entscheidend ist mithin national die Emissionsbilanz des Jahres 2020, international die Emissionsbilanz der Periode 2013 bis 2020. Ein Vor- oder Nachholen von Emissionsverminderungen ist auf nationaler Stufe im Jahr 2020, anders als in den Vorjahren, nicht möglich.

In der 2021 unter dem Pariser Übereinkommen einsetzenden Verpflichtungsperiode, welche bis 2030 andauert, hat die Schweiz international diesmal zwei Emissionsziele abgegeben, ein Periodenziel für die Jahre 2021 bis 2030 sowie ein Ziel für das Jahr 2030 allein. In den Jahren 2021 bis 2029 ist somit gleich wie in den Jahren 2013 bis 2019 ein Vor- oder Nachholen von Emissionsverminderungen möglich.

Es ist allein der Langsamkeit des Gesetzgebungsprozesses geschuldet, dass nun 2021 als singuläres Zieljahr erscheint. Bei regulärem Inkrafttreten des revidierten CO₂-Gesetzes auf Beginn der neuen Periode am 1. Januar 2021 wäre das Jahr 2021 ohne weiteres als Bestandteil der hinsichtlich des zeitlichen Anfalls von Emissionsverminderungen flexiblen Periode 2021 bis 2029 betrachtet worden. Sachlich besteht demnach keinerlei Notwendigkeit, das Jahr 2021 in Bezug auf die Anrechenbarkeit von Emissionsverminderungen zur Erfüllung der Kompensationspflicht dem Jahr 2020 gleichzusetzen.

3) Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen der Periode 2013 bis 2020 ins Jahr 2021

Der Gesetzgeber hat es bei der Behandlung der Pa. Iv. Burkart versäumt, eine Übergangsbestimmung zu schaffen, welche die Übertragung der in der Periode 2013 bis 2020 ausgestellten, aber nicht verwendeten Bescheinigungen ins Jahr 2021 regelt. Im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes nach 2020 (Art. 57 Abs. 3) ist deren Übertragung in die Jahre 2021 bis 2025 hingegen gewährleistet, was zu keinem Zeitpunkt der bisherigen Debatte umstritten war.

Da aber die Übergangsbestimmungen des geltenden CO₂-Gesetzes die Übertragung von Bescheinigungen nicht behandeln, weil diese vor 2013 noch gar nicht existierten, fiel dies nun gewissermassen zwischen Stuhl und Bank. Der Bundesrat könnte das auf Verordnungsstufe korrigieren, ohne damit dem Willen des Parlaments zuwiderzuhandeln.

Dieser und der vorhergehende Punkt gehen dabei Hand in Hand: Nur wenn die überschüssigen Bescheinigungen der Periode 2013 bis 2020 im Jahr 2021 verwendet werden können, sind *de facto* im Jahr 2021 andere als im Jahr 2021 erzielte Emissionsverminderungen anrechenbar.

4) Unzulässigkeit selbst durchgeführter Projekte (Art. 90 und 91)

Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen, soll aufgehoben werden. Der erläuternde Bericht spricht diesen pauschal die Zusätzlichkeit nach 2020 ab (S. 19). Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 Emissionsverminderungen im Umfang von rund 150'000 Tonnen CO₂eq entzogen.

Da die Zusätzlichkeit der betroffenen über 100 Projekte seit 2013 jährlich akribisch geprüft wird, stellt sich die Frage, weshalb diese alle auf einen Schlag mit dem Neujahrstag 2021 nicht mehr additionell sein sollten. Dies umso mehr, als eingeräumt wird, dass die Projekte ohne die Einnahmen aus dem Verkauf der Emissionsverminderungen in finanzielle Schwierigkeiten geraten können und allenfalls sogar deren Einstellung droht – was ja ein eindeutiger Beleg ihrer Zusätzlichkeit wäre (S. 26).

Rätselhaft ist die in diesem Zusammenhang im erläuternden Bericht getätigte Aussage, der Wegfall der selbst durchgeführten Projekte sollte zu mehr neuen Kompensationsprojekten im Jahr 2021 führen (S. 26). Zum jetzigen Zeitpunkt können praktisch keine neuen Projekte im Jahr 2021 mehr ausgelöst werden. Die Vorlaufzeit bis zur Registrierung von Kompensationsprojekten und deren anschliessender technischer Implementierung liegt typischerweise bei 12 bis 18 Monaten. In Kombination mit der Auflage, nur im Jahr 2021 erzielte Emissionsverminderungen anrechnen zu können, sowie dem höheren Kompensationssatz führt somit der sachlich auf tönernen Füßen stehende Ausschluss selbst durchgeführter Projekte direkt in die Nichteinhaltung der Kompensationspflicht.

5) Unzulässigkeit von Mehrleistungen

Das System der CO₂-Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung wird durch das Übergangsgesetz um ein Jahr bis Ende 2021 verlängert. Es ist nicht nachvollziehbar, warum dies nicht auch für die Möglichkeit gilt, dass sich die Betreiber von Anlagen mit Verminderungsverpflichtung Bescheinigungen ausstellen lassen können für die Erzielung von Emissionsverminderungen, dank denen der Reduktionspfad um mehr als 5% unterschritten wird. Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 rund 100'000 Bescheinigungen entzogen, womit die Nichterfüllung der Kompensationspflicht 2021 nochmals wahrscheinlicher wird. Für die Betreiber der Anlagen entfällt der Anreiz, entsprechende zusätzliche Emissionsverminderungen zu erzielen; die gegenteilige Behauptung im erläuternden Bericht (S. 9) ist unfundiert.

Anträge

Konkret stellen wir somit die folgenden Anträge:

- **Art. 12 Abs. 2:**
Die Bescheinigungen werden für Emissionsverminderungen im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad abzüglich 5 Prozent und den Treibhausgasemissionen im betreffenden Jahr, letztmals 2021, ausgestellt.
- **Art. 89 Abs. 1 Bst. e:**
für das Jahr 2021: 11 Prozent.
- **Art. 90 Abs. 1:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]
- **Art. 91 Abs. 2:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]
- **Art. 91 Abs. 3:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]



KORPORATION
BAAR - DORF

- **Art. 140 Abs. 3 (neu):**

Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.

(Alternativ könnte ein Art. 139a geschaffen werden mit dem Titel «Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen aus dem Zeitraum 2013-2020» und demselben Text als Inhalt.)

Im Übrigen begrüßen wir die die Artikel 6 und 14 betreffenden Anpassungen. Sie erhöhen die Transparenz des Kompensationsinstruments, was dessen Glaubwürdigkeit stärkt. Dies liegt in unserem Interesse, da wir unverändert das Kompensationsinstrument für ein geeignetes und wirksames Element der Schweizer Klimapolitik halten.

Freundliche Grüsse

Korporation Baar-Dorf

Walter W. Andermatt
Korporationspräsident

Corinna Müller
Korporationsschreiberin



Frau
Andrea Burkhardt
Abteilung Klima
Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Kägiswil, 29. Juli 2020

Teilrevision der CO₂-Verordnung - Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Burkhardt

Seit 2009 betreibt die Korporation Kägiswil ein Fernwärmenetz mit inzwischen 65 Bezüglern. Einerseits wollten wir mithilfe den CO₂-Ausstoss von alten Ölheizungen zu eliminieren, andererseits konnten wir das Abholz aus unseren Waldungen am Ort des Anfalls verwerten. Dank der Beiträge aus dem KliK war es möglich, unsere Anlage kostendeckend zu betreiben. Nach zehn Jahren Betrieb fallen nun zum Teil sehr kostenintensive Unterhaltsarbeiten an. Zudem belasten die Auflagen, beispielsweise die periodischen Kontrollen und Zählereichungen, unsere Finanzen stark. Die Beiträge aus dem Klimaprojekt sollen dieses Jahr auslaufen. Dieser Umstand kann auch unser Projekt gefährden.

Aus diesem Grunde beantragen wir die Beiträge für selbstdurchgeführte Projekte weiterzuführen. Im Weiteren unterstützen wir die Stellungnahme der Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation KliK.

Mit freundlichen Grüßen

Korporation Kägiswil
Res Berchtold
Brünigstrasse 17
6056 Kägiswil

Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern
per Email an: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Ort/Datum Zürich, 18. August 2020

Betreff **Stellungnahme zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen, dass Sie uns die Möglichkeit einräumen, uns zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung) äussern zu können. Gerne nehmen wir hiermit dazu Stellung.

Die Migros hat in den vergangenen Jahren auf unterschiedlichsten Ebenen grosse Anstrengungen zur CO2-Reduktion unternommen und damit viel in den Klimaschutz investiert. Sie befürwortet die Weiterführung und konsequente Umsetzung der Schweizer Klimapolitik, die dazu beiträgt, dass der globale Klimawandel gebremst wird.

Die Migros anerkennt die Bemühungen, mit der vorliegenden Revision der CO2-Verordnung Regulierungslücken aufgrund der verzögerten Beratung der Totalrevision des CO2-Gesetzes zu verhindern. Sie äussert sich im Rahmen dieser Vernehmlassung nur zu Fragen und Aspekten, die sie direkt oder indirekt auf relevante Weise betreffen.

Die wichtigsten Punkte:

- Die Migros begrüsst die lineare Weiterführung der Ziele aus bestehenden Verminderungsverpflichtungen und somit die Verlängerung der CO2-Abgabebefreiung bis Ende 2021. Auch die Erhöhung des Ausschöpfungsgrads beim Massnahmenziel auf 90 Prozent wird mitgetragen. So kann auf pragmatische Art und Weise die Zeit bis zum Inkrafttreten der totalrevidierten CO2-Gesetzgebung überbrückt und den Unternehmen die notwendige Rechts- und Planungssicherheit gegeben werden.
- Der Verzicht auf die Ausstellung von Bescheinigungen für Emissionsverminderungen im Inland bereits für das Jahr 2021 kommt einer vorgezogenen Umsetzung der noch zu verabschiedenden totalrevidierten CO2-Gesetzgebung gleich und wird abgelehnt. Es ist nicht nachvollziehbar, wieso in diesem spezifischen Punkt während der laufenden Periode die Spielregeln geändert werden sollen, während auf der anderen Seite die Verpflichtungen zur Verminderung des CO2-Ausstosses für die Unternehmen verlängert werden.

Migros-Genossenschafts-Bund

- Von der Digitalisierung des Vollzugs der klimapolitischen Instrumente verspricht sich die Migros deutliche administrative Vereinfachungen auch auf Seiten der Unternehmen. Sie begrüsst deshalb die Einführung des elektronischen Geschäftsverkehrs mittels CORE-Systems.

Die Bemerkungen der Migros zu einzelnen Bestimmungen finden Sie in der Beilage.

Wir danken für die Kenntnisnahme und für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen. Bei Fragen stehen wir gerne zu Ihrer Verfügung.

Freundliche Grüsse

Migros-Genossenschafts-Bund



Jürg Maurer
Stv. Leiter Direktion Wirtschaftspolitik



Marcus Dredge
Leiter Abteilung Energie und Gebäudetechnik

Migros-Genossenschafts-Bund
Direktion Wirtschaftspolitik
Limmatstrasse 152
Postfach 1766
CH-8031 Zürich

Direktwahl +41 58 570 18 03
Zentrale +41 44 277 21 11
juerg.maurer@mgb.ch
www.migros.ch

Beilage: CO2-Verordnung – Anträge und Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen

Antrag 1

Art. 12 Abs 1 Einleitungssatz und Abs. 2 sind wie folgt zu präzisieren:

¹Betreibern mit Verminderungsverpflichtung nach Artikel 66 Absatz 1, für die ein Emissionsziel nach Artikel 67 gilt und die keine Projekte und Programme nach Artikel 5 oder 5a durchführen, die vom Emissionsziel erfasste Emissionsverminderungen bewirken, werden auf Gesuch hin Bescheinigungen für Emissionsverminderungen im Inland in den Jahren 2013-~~2020~~ 2021 ausgestellt, wenn:

²Die Bescheinigungen werden für Emissionsverminderungen im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad abzüglich 5 Prozent und den Treibhausgasemissionen im betreffenden Jahr, letztmals ~~2020~~ 2021, ausgestellt

Begründung:

Der Artikel bezieht sich auf Anlagenbetreiber, die energiesparende Investitionen in nicht amortisierbare Massnahmen getätigt haben und dabei viele Unwägbarkeiten und Risiken in Kauf genommen haben. Mit der vorgesehenen Übergangsregelung für die Verminderungsverpflichtung und CO2-Abgabebefreiung wird auf der einen Seite eine de facto Verlängerung der Verpflichtungsperiode um ein Jahr eingeführt. Es ist nicht einleuchtend, wieso auf der anderen Seite bei der Ausstellung der Bescheinigungen eine Änderung der Spielregeln während der laufenden Periode vorgenommen werden soll.

Antrag 2

Art. 140 Abs. 3 (neu):

³*Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.*

Begründung:

Der Gesetzgeber hat es bei der Behandlung der durch die Pa. Iv. Burkart ausgelösten Teilrevision versäumt, eine Übergangsbestimmung zu schaffen, welche die Übertragung der in der Periode 2013 bis 2020 ausgestellten, aber nicht verwendeten Bescheinigungen ins Jahr 2021 regelt. Im Rahmen der Revision des CO2-Gesetzes nach 2020 (Art. 57 Abs. 3) ist deren Übertragung in die Jahre 2021 bis 2025 hingegen gewährleistet, was zu keinem Zeitpunkt der bisherigen Debatte umstritten war.

Da aber die Übergangsbestimmungen des geltenden CO2-Gesetzes die Übertragung von Bescheinigungen nicht behandeln, weil diese vor 2013 noch gar nicht existierten, fiel dies nun gewissermassen zwischen Stuhl und Bank. Der Bundesrat kann dies auf Verordnungsstufe korrigieren, ohne damit dem Willen des Parlaments zuwiderzuhandeln.

Bern, 05. August 2020

Stellungnahme der Naturfreunde Schweiz zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

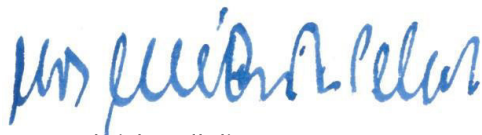
Vielen Dank für die Gelegenheit, dass sich die Naturfreunde Schweiz zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen äussern können.

Als Verband mit über 13'000 Mitgliedern setzen sich die Naturfreunde Schweiz für eine nachhaltige Entwicklung und den Erhalt der natürlichen Lebenswelt ein. Wir sind froh, zur Vernehmlassung der Teilrevision der CO₂-Verordnung Stellung nehmen zu können. Die Teilrevision bietet die einmalige Chance, trotz Verzögerung der Totalrevision des CO₂-Gesetzes dennoch die Schweizer Klimapolitik einen bedeutenden Schritt vorwärts zu bringen. Die Schweiz darf aufgrund ihrer bedeutenden globalen Vernetzung und Verantwortung diese Gelegenheit nicht ungenutzt lassen.

In Anbetracht dessen und der sich beschleunigenden Klimaveränderungen, sowie im Bestreben, die bereits nächstes Jahr in Kraft tretenden Pariser Klimaziele schnellstmöglich in Angriff zu nehmen – aber nicht zuletzt auch im Sinne der beschlossenen Energiestrategie 2050 – müssen klar ambitionierte Regelungen und Massnahmen getroffen werden. Die vorgeschlagene Erhöhung der CO₂-Abgabe, aber auch die anvisierten Regelungen im Umgang mit Auslandszertifikaten und beim Import von Neuwagen und Treibstoffen, greifen dafür zu kurz. Hier muss der Bund dringend nachbessern und im Rahmen seiner vorhandenen Kompetenzen ambitioniertere Vorgaben machen.

Wir bitten um Berücksichtigung der nachfolgenden Anträge und Erläuterungen zur Verbesserung der Verordnungsvorlage.

Freundliche Grüsse



Urs Wüthrich-Pelloli
Präsident Naturfreunde Schweiz



Claudia Mazzocco
Stv. Geschäftsleiterin
Mitgliedschaften / Marketing & Kommunikation

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Detaillierte Vernehmlassungsantwort mit begründeten Anträgen

Vorbemerkung

Die bisherige CO₂-Verordnung zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war bisher klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen bisher nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen selbst den gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angemessen, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Diese Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch strikt auf das geltende CO₂-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Pa Iv 17.405 Burkart.

Berücksichtigt die Vorlage die besondere Ausgangslage aufgrund der gegen Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen?

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund des Corona-Virus erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten für 2020 überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und

Automobilisten in Form von eingesparten Benzinkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich. Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als sie eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selber fest: „In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus¹.“ Das aktuell gültige System hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im CO₂-Gesetz vom Parlament festgelegte CO₂-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen.

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;
- c. *Streichen*

Begründung:

Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihr CO₂-Emissionen um die 9 g CO₂/km (Zielerreichung der ungewichteten Emissionen) senken müssen².“ Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.“

Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie von [2013 S. 7720](#) beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die CO₂-Reduktion auf 680'000 Tonnen CO₂ pro Jahr, wenn Art. 27 CO₂V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von Art 27 CO₂V 460'000 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des

¹ [Medienmitteilung des Bundesrates vom 18.2.2020](#)

² Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 50

³ Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 32

Bundesrates von 2017 S. 3 bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in verlangte, als massive Verwässerung bezeichnet: „Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der Vorgaben und der CO₂-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper⁴.“

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialien entsprechend festgehalten.⁵ Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht.

Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt;
- b. im Referenzjahr 2021: **1-fach**;
- c. *Streichen*.

Begründung:

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es schlicht viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus widerspricht aber jeder Logik.

Verzerrter Umrechnungsfaktor NEFZ - WLTP

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der Vernehmlassungsvariante der CO₂-

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

⁵ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>

Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

Wir begrüssen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht⁶ geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsflächen von Neuwagenverkäufen aufgrund der Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt:

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1. 1. 2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1. 1. 2022) und somit nicht die Zeit der momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

Zudem: Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Biotreibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

⁶ Seiten 9 und 10

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:
e. für das Jahr 2021: **15** Prozent.

Begründung:

Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t CO₂ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in Betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und amortisiert werden können.

Im Weiteren ist es uns wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art 90/91.

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Antrag Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung:

Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Biofuels als Brennstoffe

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung

von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung befürchten wir, dass die betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art 46ff und Anhang 9)

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren CO₂-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und Altpneus in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

15%-Schwelle

Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.

Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich 1:1 zu übernehmen. Dies garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

5. Verminderungsverpflichtungen

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.

Auslandszertifikate

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen, also ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.

Erleichtertes Reporting (Art 97-99)

Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüßen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und anwendet.

Par email
Monsieur
Raphael Bucher
BAFU

Genève, le 15 juillet 2020

Prise de position au sujet de la révision partielle de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO2 (ordonnance sur le CO2)

Madame, Monsieur

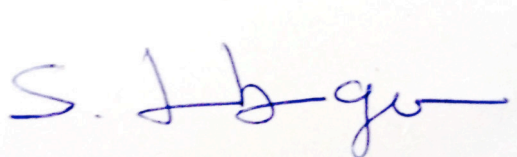
Nous vous remercions de nous donner la possibilité d'analyser les propositions de mise en œuvre de l'administration en réponse à la reconduction de la loi sur le CO2.

La révision partielle offre une occasion unique de faire un pas en avant significatif dans la politique climatique suisse malgré le retard pris dans la révision totale de la loi sur le CO2. En raison de son important réseau mondial et de sa responsabilité, la Suisse ne doit pas laisser passer cette occasion.

Compte tenu de cette situation et de l'accélération du changement climatique, ainsi que dans le cadre des efforts visant à atteindre les objectifs climatiques de Paris qui entreront en vigueur dès l'année prochaine - mais aussi et surtout dans l'esprit de la stratégie énergétique adoptée pour 2050 - des réglementations et des mesures nettement plus ambitieuses que celles proposées par le gouvernement fédéral dans son projet de loi doivent être adoptées. L'augmentation proposée de la taxe sur le CO2, ainsi que les réglementations envisagées sur l'utilisation des certificats étrangers et l'importation de nouvelles voitures et de nouveaux carburants, sont loin d'être suffisantes. Le gouvernement fédéral doit de toute urgence améliorer sa position et se fixer des objectifs beaucoup plus ambitieux dans le cadre de ses compétences actuelles.

Nous vous demandons d'examiner les propositions et explications ci-jointes pour améliorer le projet d'ordonnance.

Vous remerciant de bien vouloir prendre nos arguments en considération, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos sincères salutations,



Sylvia Leuenberger, Présidente



Félix Dalang, collaborateur scientifique

Réponse à la procédure de consultation relative à la

Révision partielle de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂)

Projet mis en consultation le 4.5.2020

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/communiqués.msg-id-78837.html>

Préambule

L'ordonnance actuelle sur le CO₂ destinée à mettre en œuvre la loi sur le CO₂, en vigueur depuis le 1.1.2013, présente clairement des lacunes. À ce jour, le Conseil fédéral n'a pas exploité toutes ses compétences en la matière. Même après l'aboutissement de l'accord de Paris sur le climat, l'ordonnance n'a pas été corrigée comme prévu. Aussi, les durcissements de la loi à la suite de l'adoption de la Stratégie énergétique 2050 par le peuple n'ont pas été réalisés dans la mesure suffisante.

La crise et l'urgence climatiques dues à l'immobilisme mondial en la matière ne tolèrent pas que les gouvernements n'utilisent pas pleinement leur marge de manœuvre législative. Si l'on veut réaliser les objectifs climatiques découlant de l'accord de Paris, que le Parlement a déjà confirmés, il serait approprié d'édicter des réglementations tournées vers l'avenir. Cette réponse à la consultation se limite toutefois strictement à la loi sur le CO₂ en vigueur et aux modifications décidées dans le cadre de l'initiative parlementaire 17.405 Burkart.

Le projet tient-il compte de la situation exceptionnelle due aux mesures prises en réponse à la crise du coronavirus et à leurs conséquences?

Le projet mis en consultation a été élaboré avant la définition des mesures de lutte contre le coronavirus. Un effondrement de la demande et/ou de la production provoqué par les mesures de lutte contre la pandémie ne doit pas conduire à un affaiblissement des conditions cadres dans lesquelles s'inscrit la protection du climat. En effet, une protection du climat efficace exige des modifications profondes des infrastructures et des conditions cadres, qui doivent être mises en œuvre sans délai. Les réductions temporaires des émissions ne remplacent pas la modification des règles en vigueur. Nous demandons à l'administration de déterminer quels effets particuliers de la crise du coronavirus vident de sens ou retardent la modification des conditions cadres. Comment a-t-on prévu de s'assurer que les compagnies aériennes ne seront pas inondées de droits d'émission attribués gratuitement pour 2020 et qu'elles ne les utiliseront pas aussi pour 2021 et les années suivantes, de sorte que le système d'échange de quotas d'émission, resté de toute manière sans effets à ce jour, serve même abusivement à générer des rentes non justifiées à long terme?

Nous attendons par ailleurs du Conseil fédéral qu'il prenne des mesures supplémentaires adaptées aux besoins et aux possibilités afin de renforcer l'effet de protection climatique au-delà de la mise en œuvre de la loi sur le CO₂.

1. Prescriptions concernant les émissions de CO₂ des véhicules neufs

L'objectif CO₂ du parc de voitures neuves est la mesure de politique climatique la plus importante dans le secteur des transports. Il n'y a que dans le trafic routier que les émissions de CO₂ sont toujours plus élevées qu'en 1990. L'importance d'un objectif efficace pour le parc de voitures neuves est donc primordiale, puisqu'il s'agit actuellement du moyen le plus performant pour réduire les

émissions de CO₂ nuisant au climat dans le domaine du trafic individuel motorisé. Cette mesure n'a pas seulement pour effet de réduire les émissions de CO₂, mais est également intéressante pour les automobilistes, puisqu'elle leur permet de faire des économies sur les frais de carburant. Une réduction des objectifs CO₂ pour le parc de voitures neuves accroît l'attractivité de l'électromobilité et d'autres formes de motorisations alternatives.

Toutefois, sous sa forme actuelle, l'ordonnance sur le CO₂ contient malheureusement trop d'exceptions et de failles. Les différents mécanismes destinés à affaiblir l'objectif pour les voitures neuves s'additionnent et affaiblissent massivement l'effet global. Nous reconnaissons que certaines améliorations ont été apportées à la présente révision. Néanmoins, les faiblesses restantes sont toujours trop nombreuses. Ensemble, elles entraînent un décalage trop important entre les effets réels de l'ordonnance et les promesses faites aux citoyens à l'occasion de la votation populaire sur la Stratégie énergétique 2050. Tel qu'il est défini, l'objectif pour les voitures neuves n'entraîne qu'un tiers des économies de CO₂ qu'il serait en principe possible de réaliser. Le Conseil fédéral le constate lui-même: «En 2017 et en 2018, (les émissions) ont cependant à nouveau augmenté; les prescriptions n'ont donc pas eu l'effet voulu¹.» Le système en vigueur actuellement s'est donc révélé insuffisant pour atteindre les objectifs de réduction du parc de véhicules neufs visés et définis par le Parlement dans la loi sur le CO₂.

Afin que l'objectif défini pour les voitures neuves déploie son effet, les modifications suivantes sont nécessaires:

Suppression de l'objectif partiel pour le parc de véhicules

Proposition pour l'art 27, al. 2:

² S'agissant du calcul des émissions moyennes de CO₂ d'un parc de véhicules neufs selon l'al. 1, les parts suivantes de ses véhicules avec les émissions de CO₂ les plus basses sont prises en compte pour les années de référence 2020 à 2021:

a. pour l'année de référence 2020: 85%;

a. pour l'année de référence 2021: **100%**;

c. *Supprimer*

Développement:

Concernant l'effet en matière de CO₂, le phasing-in (objectif partiel du parc de véhicules) joue un rôle décisif. En effet, il a pour effet d'affaiblir sensiblement l'objectif du parc de voitures neuves. Dans son rapport de février 2020, la Confédération écrit à ce sujet: «Ainsi, si les importateurs n'avaient pas pu bénéficier des modalités d'exécution [note: phasing-in et super credits] dans le calcul des émissions, ils auraient, dans des faits, dû réduire en moyenne leurs émissions de CO₂ d'environ 9 g CO₂/km (écart par rapport à l'objectif des émissions non pondérées)².» Parmi les modalités d'introduction, le phasing-in a en particulier pour effet une hausse des émissions de CO₂. Le Conseil fédéral note encore: «En outre, durant les années transitoires 2013 et 2014, on observe les effets des modalités d'introduction des prescriptions, notamment pendant la phase d'introduction («phasing-in»), qui a sensiblement simplifié la réalisation des objectifs pour les importateurs³.»

Les informations publiées par le Conseil fédéral avant la votation populaire sur la Stratégie énergétique 2050 montrent également que la réduction des émissions de CO₂ est moindre d'un tiers si ce point de l'ordonnance n'est pas modifié. Dans son message relatif au premier paquet de

¹ [Communiqué de presse du Conseil fédéral du 18.2.2020](#)

² Rapport intitulé «Effets des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ pour les voitures de tourisme neuves entre 2012 et 2018. Rapport du DETEC à l'attention des commissions de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie CEATE du Conseil national et du Conseil des États», p. 35

³ Rapport intitulé «Effets des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ pour les voitures de tourisme neuves entre 2012 et 2018. Rapport du DETEC à l'attention des commissions de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie CEATE du Conseil national et du Conseil des États», p. 55

mesures de la Stratégie énergétique 2050 de [2013, à la p. 6938](#), le Conseil fédéral chiffre la réduction moyenne des émissions de CO₂ pour les années 2016 à 2030 de l'ordre de 680 000 tonnes si l'art. 27 de l'ordonnance sur le CO₂ est modifié. Dans la version non modifiée de l'art 27 de l'ordonnance sur le CO₂, la réduction est de 460 000 tonnes de CO₂ par année (voir les indications du Conseil fédéral de [2017, p. 3](#) dans le cas d'un calendrier non analogue à celui de l'UE). Sans la suppression de l'objectif partiel du parc de véhicules demandé ici, l'objectif relatif au parc de voitures neuves entraîne une économie de CO₂ inférieure d'un tiers à ce qui avait été promis dans le cadre de la Stratégie énergétique 2050.

Lors des débats sur la stratégie énergétique au Conseil des États, le Conseil fédéral a lui-même qualifié de dilution une proposition de minorité Imoberdorf (rejetée) qui demandait également un phasing-in allant au-delà de la réglementation de l'UE. «Il s'agirait naturellement d'un affaiblissement massif des directives et des valeurs cibles en matière de CO₂; pas seulement pour les voitures de tourisme, mais aussi pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers.⁴»

La suppression de l'objectif partiel pour le parc de voitures de tourisme proposée ici correspond en outre à la volonté politique actuelle de la commission de l'environnement du Conseil des États. Ce point a été confirmé par le rapporteur de la commission du Conseil des États, D. Müller.⁵ Entretemps, cette volonté a été explicitement traduite en texte de loi (art. 11, al. 2 de la loi sur le CO₂ totalement révisée) au Conseil des États et, le 10 juin 2020, aussi au Conseil national.

Une mise en œuvre telle qu'elle est prévue dans l'UE est donc indiquée et devrait avoir eu lieu depuis longtemps.

Abrogation des super credits

Proposition pour l'art 27, al. 3:

³ S'agissant du calcul des émissions moyennes de CO₂ d'un parc de véhicules neufs selon l'al. 1, les véhicules dont les émissions de CO₂ sont inférieures à 50 g CO₂/km sont pris en compte comme suit jusqu'à une réduction des émissions moyennes de CO₂ du parc de véhicules neufs en question d'au plus 7,5 g CO₂/km au total pour les années de référence 2020 à 2021:

a. pour l'année de référence 2020: à double;

a. pour l'année de référence 2021: **1 fois**;

c. *Supprimer*

Développement:

Les véhicules qui peuvent être comptés plusieurs fois selon la réglementation proposée sont des véhicules électriques et hybrides plug-in. Ces véhicules profitent déjà fortement du fait que les émissions de CO₂ de la production d'électricité ne sont pas prises en compte. Même s'ils ne sont comptés qu'une fois, il s'agit, pour les importateurs, d'une incitation forte à vendre des voitures électriques et hybrides plug-in dans le but de réduire la moyenne individuelle de leur parc de véhicules. Une prise en compte multiple de véhicules émettant moins de 50 g CO₂/km entraînerait toutefois une surcompensation des véhicules émettant beaucoup de CO₂ et affaiblirait fortement l'effet des prescriptions relatives aux émissions de CO₂.

Une comparaison avec les notes scolaires permet de mieux illustrer la situation: si, à l'école, chaque note supérieure à 5.0 comptait double, il serait nettement plus facile de réussir l'année. Néanmoins, un tel mécanisme va à l'encontre de toute logique.

⁴ Mme la conseillère fédérale Doris Leuthard le 23 septembre 2015 au Conseil des États

⁵ <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>

Facteur de conversion NCEC – WLTP

En vertu de l'ordonnance sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique (OEEE) en vigueur, l'objectif de 95 g basé sur le NCEC correspond, pour les voitures de tourisme, à une valeur cible WLTP de 115 g/km. Dans la variante de l'ordonnance sur le CO₂ en consultation, cette valeur WLTP est relevée à 118 g/km. Le facteur de conversion pour la valeur NCEC des voitures de tourisme passe ainsi de 1.21 à 1.24. Dans le cas des voitures de livraison, il est même de 1.27.

Nous considérons que l'augmentation de ce facteur de conversion est problématique, puisqu'elle entraîne un net affaiblissement de l'effet des prescriptions en matière d'efficacité. Nous demandons en conséquence que le facteur de conversion fasse l'objet d'un nouvel examen.

Mise en circulation abusive de voitures électriques en Suisse

Nous saluons vivement le fait qu'à l'art. 17, la Confédération cesse enfin de tolérer la mise en circulation abusive de voitures électriques en Suisse. Comme décrit dans le rapport explicatif⁶, divers véhicules électriques ont été mis en circulation en Suisse dans le seul but de maintenir artificiellement basse la moyenne du parc de voitures et, de fait, les prestations de remplacement. Ces modèles n'étaient pourtant pas prévus pour le marché suisse. Sans jamais avoir circulé en Suisse, ces véhicules sont réexportés à l'étranger en tant que prétendues occasions. Cette faille a aussi été exploitée par la déclaration de voitures de tourisme comme voitures de livraison. Il est donc urgent de modifier l'art. 17 tel que proposé.

L'objectif du parc de voitures neuves et la pandémie de coronavirus

En lien avec la fermeture des surfaces de vente des concessionnaires automobiles suite à la crise du coronavirus au début de l'année 2020, les précisions suivantes méritent d'être apportées:

La consultation concerne la période depuis le 1.1.2021 et jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur le CO₂ (probablement le 1.1.2022) et donc pas la période de pandémie actuelle. Les prescriptions pour 2020 ne sont pas concernées par cette ordonnance.

En outre, si les ventes de voitures régressent en raison de la situation économique, cette situation n'a en tant que telle aucune influence sur les émissions de CO₂ moyennes des voitures neuves. La réalisation de l'objectif s'en trouve au contraire facilitée, les périodes de récession économique poussant les consommateurs à acheter plutôt des véhicules meilleurs marchés, plus petits et plus légers.

2. Obligation de compensation pour les importateurs de carburants

À ce jour, le Conseil fédéral ne s'est pratiquement pas servi de l'instrument de l'obligation de compensation. Les importateurs de carburant devaient, au début, compenser 2% du CO₂ émis par l'essence et le diesel vendus et, en dernier lieu, 10% de celui-ci. La loi prévoit cependant que le Conseil fédéral puisse porter ce taux à 40% au maximum. Eu égard au fait qu'il apparaît, depuis plusieurs années, que la loi sur le CO₂ ne permet pas de réaliser les objectifs définis, il est grand temps d'augmenter ce taux de compensation. Comme une augmentation du taux actuel de 10% à 40%, le maximum, n'est pas réalisable en Suisse en l'espace de quelques mois et que les réductions à l'étranger conformes à l'accord de Paris seront pratiquement exclues en 2021, une telle augmentation ne ferait qu'entraîner un pic des importations de biocarburants. Comme le Parlement demande un taux de compensation en Suisse d'au moins 15% pour 2022 dans la loi sur CO₂

⁶ Pages 9 et 10

totalemment révisée, un taux nettement plus important pour 2021 provoquerait une politique du «stop and go».

Proposition pour l'art. 89, al. 1, let. e:

¹ Les émissions de CO₂ générées lors de l'utilisation énergétique des carburants mis à la consommation au cours de l'année concernée doivent être compensées. Le taux de compensation est fixé comme suit:

e. pour 2021: **15%**.

Développement:

Au lieu du taux de 12% proposé par le Conseil fédéral, nous proposons de procéder directement à une augmentation à 15%, pour combler au moins une partie essentielle de la lacune attendue au niveau de la réalisation de l'objectif (effet de réduction supplémentaire de 500 000 t CO₂ en 2021 par rapport à la proposition du Conseil fédéral). Cette solution est également en phase avec la nouvelle loi sur le CO₂ et tout à fait justifiable dans le cadre de la loi en vigueur. Le supplément de compensation maximum de 5 ct/l ne serait pas non plus remis en question. Pour terminer, la Suisse disposerait ainsi d'un paquet incitatif mettant un accent prononcé sur les régions périphériques, en permettant par exemple de réaliser de nouveaux projets dans le secteur du biogaz. Pour les responsables de tels projets, il est avantageux de pouvoir mettre les centrales en service en 2021 déjà et, de cette manière, de les faire fonctionner une année de plus jusqu'en 2030, ce qui influence favorablement leur amortissement.

De plus, nous jugeons important que les exigences écologiques et sociales à l'égard des biocarburants s'appliquent et soient vérifiées comme prévu. Nous soutenons également les modifications apportées aux art. 90/91.

3. Taxe sur le CO₂ prélevée sur les combustibles (art. 94ss)

La loi sur le CO₂, dont les principaux instruments de protection du climat ont été prolongés par le Parlement, a été explicitement modifiée à l'art. 3, al. 1bis pour qu'en 2021, les émissions diminuent de 1,5% supplémentaire et pour qu'un objectif de réduction en Suisse de 21,5% soit réalisé pour la période de 1990 à 2021. Il est donc parfaitement insuffisant de prévoir une éventuelle modification de la taxe sur le CO₂ pour le 1.1.2022 seulement. L'explication selon laquelle l'effet d'annonce entraîne déjà une réduction est peu pertinente si les données d'émissions correspondantes et donc les décisions concernant la modification ne peuvent être prises qu'en juin 2021.

Nous demandons en conséquent la modification suivante:

Art. 94, al. 1, let. d

¹ Le montant de la taxe augmente comme suit:

d. à partir du 1^{er} janvier 2021: à 120 francs par tonne de CO₂, si, en 2019, les émissions de CO₂ générées par les combustibles sont supérieures à **68,5 %** des émissions de 1990.

Développement: cette adaptation maintient la trajectoire linéaire de réduction actuelle, mais se base sur l'année de référence 2019, ce qui permet une éventuelle introduction au 1.1.2021 et déploie donc son plein effet en 2021.

Les biofuels en tant que combustibles

La réglementation proposée à l'art. 95 ne doit pas conduire à ce que les règles en vigueur en Suisse pour les biocarburants puissent aussi être appliquées aux biocombustibles. Les normes

environnementales et sociales doivent être respectées par tous les biofuels dans la mesure où ils doivent être pris en compte dans le calcul de la réduction des émissions de CO₂. Malheureusement, dans ce cas aussi, l'effet de réduction est fréquemment surestimé d'un facteur 2, les biocarburants et les biocombustibles étant à tort pris en compte dans le calcul comme neutres en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Ce problème doit être supprimé dans la révision totale de la loi sur le CO₂.

4. Échange de quotas d'émission

Au vu des expériences réalisées en Europe et en Suisse avec le système d'échange de quotas d'émission et de la mise en œuvre actuellement prévue dans l'UE et en Suisse, nous craignons que les incitations ne suffisent pas à motiver les entreprises et les sites industriels concernés à faire progresser leur décarbonisation de façon ciblée. Comme ce mécanisme ne peut pas être corrigé au niveau de l'ordonnance, nous nous limitons à quelques points:

Report des droits d'émission

Les droits d'émission attribués gratuitement jusqu'à fin 2020 ne doivent pas être reportés à la période de Paris à partir de 2021. En particulier pour 2020 également, il faut s'attendre à une répartition excessive massive de droits d'émission gratuits en raison de la diminution des activités due aux mesures prises pour lutter contre le coronavirus. Le report de tels certificats à la période de Paris aurait pour effet d'affaiblir davantage les objectifs climatiques de l'accord de Paris.

Facteurs d'émission pour les référentiels (art. 46ss et annexe 9)

L'annexe 9 décrit comment procéder quand, pour les référentiels de l'UE, des facteurs d'émission de CO₂ nettement plus élevés que ceux appliqués à l'électricité suisse ont été utilisés pour les calculs.

La situation est identique pour le plastique usagé, les pneus usagés, etc., utilisés comme carburants de remplacement dans l'industrie du ciment. Il est parfaitement incompréhensible et illogique que le plastique et les pneus usagés soient pris en compte avec des facteurs d'émission nettement plus élevés en Allemagne qu'en Suisse. D'autant plus qu'ils sont même en partie importés d'Allemagne. Nous demandons que soient appliqués les mêmes facteurs d'émission que ceux utilisés pour le calcul des référentiels! Ce principe correspond aussi à la logique appliquée à l'interchangeabilité électricité/combustibles.

Seuil de 15%

Tant pour le niveau d'activité que pour les référentiels, un seuil arbitraire d'une modification de 15% est prescrit. Concrètement, cela signifie que des incitations perverses sont constamment créées pour approcher au plus près ou dépasser à peine ce seuil.

Mais si des niveaux d'activité et des facteurs sont de toute manière définis chaque année et qu'ils influencent le référentiel, il n'y a aucune raison de ne pas reprendre ces écarts annuels tels quels. Ceci garantirait l'impossibilité de contourner la loi au détriment du climat, pour éviter des pertes ou réaliser des rentes supplémentaires.

5. Engagements de réduction

Recalculer les objectifs fondés sur un plan de mesures

Alors qu'il est évident que les objectifs de réduction des émissions soient prolongés de manière linéaire, le mode de calcul pour les objectifs fondés sur un plan de mesure est plutôt aventureux et ne suit pas le principe voulant que des mesures économiques (y compris la taxe sur le CO₂) soient mises en œuvre. C'est pourquoi nous proposons que les entreprises soient motivées à se fixer de nouveaux engagements de réduction adaptés pour l'année 2021, reflétant non pas la situation technique et économique de 2013, mais celle de 2021.

Dépassement des objectifs

Nous interprétons l'art. 146f de telle manière que même les dépassements d'objectifs de la période avant 2013 puissent encore être prise en compte en 2021. Si tel est bien le cas, nous nous opposons à cette aberration. De manière générale, il ne devrait pas y avoir de reports à l'année 2021 de la période de Kyoto achevée en 2020.

Certificats étrangers

Si des certificats étrangers sont pris en compte pour l'année 2021, ceux-ci doivent impérativement satisfaire les règles de l'art. 6.2 de l'accord de Paris sur le climat, c'est-à-dire présenter un *corresponding adjustment* et un transfert ITMO.

Reporting facilité (art. 97-99)

De manière générale, nous saluons les efforts en vue de simplifier la bureaucratie. Néanmoins, les rapports du Contrôle fédéral des finances (CDF) ont aussi montré que les contrôles effectués jusqu'à présent étaient souvent insuffisants. Ici, ces simplifications ne sont justifiées que si l'Administration fédérale des douanes (AFD) effectue réellement des contrôles ponctuels, qu'elle dispose de mécanismes de sanction efficaces et qu'elle les applique.

Schweizerische Eidgenossenschaft
Bundespräsidentin
3003 Bern

Als PDF und Word an
raphael.bucher@bafu.admin.ch

9450 Altstätten, 13. August 2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung); Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne benützen wir die Gelegenheit, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Teilrevision der CO₂-Verordnung eine Stellungnahme einreichen zu dürfen. Als Aktiengesellschaft, deren Zweck der Betrieb eines Wärmeverbunds ist, sind wir direkt von den vorgesehenen Änderungen betroffen.

Antrag:

Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbstdurchgeführten Projekten nachzukommen (Art. 90 und 91), ist weiterzuführen. Das ist nicht nur für 2021 sinnvoll, sondern auch für die Periode 2022-30.

Begründung:

Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen, soll aufgehoben werden. Der erläuternde Bericht spricht diesen grundsätzlich die Zusätzlichkeit nach 2020 ab (S. 19). Diese Grundhaltung zeigt sich auch in der Aussage auf Seite 9: «Zudem haben die Anlagebetreiber beim Investitionsentscheid in unwirtschaftliche Massnahmen den Erlös der Bescheinigungen bis Ende 2020 einberechnet, zusätzliche Abgeltungen für das Jahr 2021 wären ein reiner finanzieller Mitnahmeeffekt.».

Der Erst-Investitionsentscheid für einen Wärmeverbund wird in der Regel gefällt, wenn genügend definitive Anschlusszusagen einen kostendeckenden Betrieb erwarten lassen. Für das Zustandekommen des Wärmeverbunds und die Motivation der Kunden zum Anschluss ist die Aussicht auf einen vernünftigen Wärmepreis im Vergleich zu anderen Energieträgern, bewiesenermassen ausschlaggebend. Trotzdem ist und war nicht alles planbar, wie z.B. der immer wieder und momentan sehr, sehr tiefe Heizölpreis (siehe Abbildung 1: Entwicklung der Anschlüsse im Verhältnis zu Ölpreis). Fakt ist momentan, dass sich diejenigen besonders bestätigt fühlen, die in den letzten Jahren nicht an den neuen Wärmeverbund angeschlossen haben und bei Heizöl blieben. Es gibt auch Kunden, die jetzt eine Wärmepreisreduktion fordern. Der Verkauf von Bescheinigungen aus selbstdurchgeführten Projekten war in den letzten Jahren existentiell und bleibt es auch weiterhin. Den externen Beweis, respektive die Bestätigung für die Unwirtschaftlichkeit des Projektes, erhielten wir jährlich aufgrund des Monitoring, der externen Verifikation und der akribischen Prüfung der Angaben und Berichte durch das BAFU. An diesem Umstand der Unwirtschaftlichkeit wird sich mittelfristig nichts ändern

Entwicklung der Anschlüsse im Verhältnis zum Ölpreis

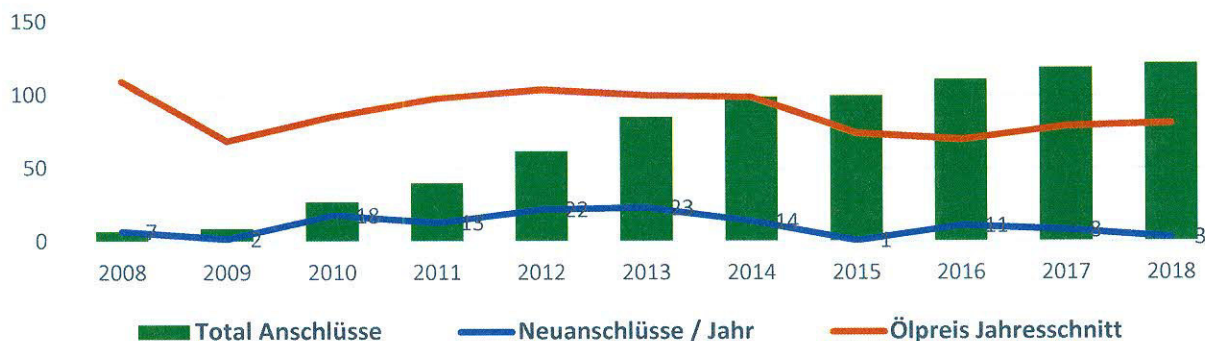


Abbildung 1

Kaum ein Wärmeverbund kann es sich leisten, viel grösser zu bauen als es durch Abnehmer gesichert ist (d.h. nicht benutzte Investitionen verzinsen und amortisieren). Unser Projekt hat aber genau die Eigenheit, dass es nicht ein statisches Projekt war und ist, welches zum Beispiel innert drei Jahren gebaut wurde und dann während 10-12 Jahren ganzheitlich mit der Abgeltung der CO₂ Tonnen den Energiepreis an die Kunden subventionierte und, oder Abschreibungen machen konnte. Unsere innovativeren und in der Folge technisch und finanziell schwieriger umzusetzenden Projekte (Abwärmenutzungen in der Industrie in Kombination mit Holzfeuerung) wurden im Bereich der Produktion und dem Kundenstamm ständig erweitert. Dies auch vor dem Hintergrund, dass wir mit der Stiftung Klik 2012 eine Vereinbarung für die mögliche Abnahme der CO₂ Tonnen bis 2030 unterzeichnet haben. Nun soll die Förderung für diese selbstdurchgeführten Projekte anscheinend 2020, ohne Rücksicht auf obenstehende Tatsachen seitens der Politik beendet werden. Damit verbunden werden unsere Anstrengungen für einen andauernden Ausbau unserer Werke und die Erreichung der Klimaziele der Politik nicht goutiert.

Damit am bestehenden Projekt neue Kunden angeschlossen werden können, braucht es zeitgerecht Investitionen. Gemäss Artikel 12 besteht heute die Möglichkeit Netzerweiterungen oder neue CO₂ Projekte einzugeben. Leider ist diese Aufgabe im Zusammenhang mit bestehenden selbstdurchgeführten Projekten nicht so einfach wie hier in einem Satz dargestellt. Wir wünschen uns, unser Projekt von derzeit 5000 Tonnen CO₂ /Jahr auf 10'000 Tonnen / CO₂ pro Jahr nachhaltig zu erweitern und stehen deshalb seit längerer Zeit mit Herr Vizedirektor Daniel Büchel vom Bundesamt für Energie, Herr Dr. Liechti von Neosys als Monitoringverantwortlicher, sowie dem zuständigen Verifikator von Infrac, Herr Oberpiller und weiteren Fachpersonen in engem Kontakt. Leider konnte bis heute keine nachhaltige Möglichkeit gefunden werden unser bestehendes Projekt mit den neuen bestehenden Möglichkeiten und Vorgaben nachhaltig weiter zu entwickeln. Hauptthemnisse sind die Möglichkeit der Integration in das bestehende Projekt, die unklare Programmdauer, die politisch konkrete Definition einer möglichen zukünftigen Wirtschaftlichkeit (Beendigung der Zahlungen), sowie die mangelnde klare Aussage seitens Klik für die Abnahme der CO₂ Substitution nach 2030.

Ein weiterer, neuer Punkt ist der ungemeine Preiszerfall beim Heizoel, bei welchem die Politik es versäumt hat, zugunsten der erneuerbaren Energien, mittels CO₂ Abgabe unmittelbar Gegensteuer zu geben. Unsere Erfolge bei der Akquisition sind derzeit gleich Null.

Wenn wir unser bestehendes, selbstdurchgeführtes Projekt mit einer Netzerweiterung oder mit einem neuen Projekt ergänzen, haben wir auch das «Problem», dass der Projekteigener derzeit auf eigenes Risiko hin die Produktionskapazität und das Fernwärmenetz «richtig» ausbauen muss um die (vermutete) zukünftige Produktion respektive Verteilung gewährleisten zu können. Dabei besteht aufgrund obenstehender Ausführungen das Risiko der weiterhin tiefen Öl- und Gaspreise (schliessen die Kunden trotzdem an?) und wie bereits erwähnt, die nicht kalkulierbaren Risiken seitens der Förderungen, welche letztendlich immer vom Projekteigner getragen werden sollen.

Um unser Projekt weiter ausbauen zu können, soll die Förderung der selbstdurchgeführten Projekte zumindest 2021 respektive bis 2030 weitergeführt werden. Damit kann das Projekt gezielt ausgebaut und dem Wunsch aller entsprechend in eine nachhaltige Zukunft geführt werden. Es bedarf weiterhin einer zeitlich und finanziell klar definierten Förderung der Wärmeverbände, wie anfangs bei der Stiftung Klimarappen. Die Projekteigner wünschen sich auch seitens der Gesetzgeber klare Voraussetzungen mit zeitlichen Horizonten welche der langfristigen Aufgabe für eine Umsetzung solcher Projekte gerecht sind.

In der heutigen unklaren Situation sind diese aber ein Risiko. Auch die möglichen Kunden warten zu oder sanieren noch rasch ihre alte Ölheizung. Daher verzichten viele Wärmeverbände momentan ganz auf Ausbauten. Auch bei uns gilt ein Investitionsstopp für Grossinvestitionen. Anschlüsse werden nur realisiert, wenn sie ohne grossen Aufwand erstellt werden können. Für einen raschen Ausstieg der Schweiz aus den fossilen Brennstoffen ist das mehr als ungünstig. In den Erwägungen (Seite 26) wird die Erwartung geäussert, dass Betreiber beim Wegfall der Bescheinigungen aus selbstdurchgeführten Projekten in Schwierigkeiten geraten werden. Es ist zu bedenken, dass unter den rund 100 Projekten viele Wärmeverbände sind, die dann den Wärmepreis für ihre Kunden erhöhen müssen. Das ergibt dann eine recht grosse Anzahl betroffener Personen. In Anbetracht einer möglichen Referendumsabstimmung über die Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020 wünschen wir uns jetzt keine negative Stimmungsmache gegen Wärmeverbände. Wärmeverbände sind für die Umsetzung der energie- und klimapolitischen Ziele der Schweiz auch in Zukunft wichtig. Es ist wichtig, dass jetzt ein positives Signal für Wärmeverbände gesetzt wird.

Das Instrument der Bescheinigungen und das der Kompensationspflicht beurteilen wir für einen Wärmeverband aufgrund unserer Erfahrungen mit der Stiftung KliK für die Umsetzung der energie- und klimapolitischen Ziele der Schweiz als wertvoll. Diesen Instrumenten sollte bei der vorgesehenen Verordnungsänderung Sorge gegeben werden. Wir verweisen auf die Stellungnahme der Stiftung KliK vom 25. Juni 2020 und vertrauen darauf, dass nicht durch Vorgaben auf Verordnungsstufe ein gut wirkendes System gefährdet wird.

Wir würden uns freuen, wenn Sie unsere Anliegen zur Kenntnis nehmen und bestmöglich berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

NRG A AG



Romeo Böni
Verwaltungsratspräsident



Christian Böni
Verwaltungsrat

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Wohlen, 17.08.2020

Stellungnahme zur Änderung der CO2-Verordnung / laufende Anhörung

Sehr geehrte Damen und Herren

Unsere Firma ist im Import von Personenwagen tätig und deshalb auch vom CO2-Gesetz und der dazugehörigen Verordnung betroffen. Deshalb möchten wir Sie im Bezug auf die laufende Anhörung um folgende Änderungen bitten:

- **Entfall der 6-Monats Frist zur Besteuerung von jungen Occasionen:** Diese Frist ist ungerecht, weil sie die Autos nach der ersten Inverkehrsetzung in der EU ein zweites Mal besteuert.
- **Entfall des Papierversands ans ASTRA:** Der Versand aller für die Zulassung wichtigen Dokumente ans ASTRA bei Typenschein X Autos führt in unserem Betrieb zu längeren Standzeiten und höheren Kosten.
- **Erlass von Nischenzielen für Amerikaner:** Momentan werden Autos, die nicht aus der EU stammen, durch die fehlenden Nischen- und Kleinherstellerziele ohne nachvollziehbaren Grund benachteiligt.
- **Ermöglichung der Übertragung von CO2-Guthaben:** Verfügt ein Importeur nach Ablauf einer Abrechnungsperiode über Guthaben in seiner CO2-Abrechnung, sollen diese aufs nächste Jahr übertragen werden können, damit man sie nicht möglichst aufbrauchen muss.
- **Verlängerung der Mehrfachgewichtung:** Die 2-fache Gewichtung von Autos, die unter 50g CO2/km emittieren, soll auch in Zukunft weitergeführt werden, da das ein grosser Anreiz für den Import solcher Personenwagen darstellt. Die kontraproduktive Limitierung von 7,5g sollte wegfallen.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Wünsche und halten uns für weitere Informationen oder Fragen zur Verfügung

Freundliche Grüsse

NUMBER ONE CAR RENTAL AG



Roger Kunz, CEO

c/o Fluri + Partner Treuhand AG
Bruggerstrasse 21
5400 Baden
UID No. CHE-217.479.876

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Urdorf, 18.08.2020

Stellungnahme zur Änderung der CO2-Verordnung / laufende Anhörung

Sehr geehrte Damen und Herren

Unsere Firma ist im Import von Personenwagen tätig und deshalb auch vom CO2-Gesetz und der dazugehörigen Verordnung betroffen. Deshalb möchten wir Sie im Bezug auf die laufende Anhörung um folgende Änderungen bitten:


- **Entfall der 6-Monats Frist zur Besteuerung von jungen Occasionen:** Diese Frist ist ungerecht, weil sie die Autos nach der ersten Inverkehrsetzung in der EU ein zweites Mal besteuert.
- **Entfall des Papierversands ans ASTRA:** Der Versand aller für die Zulassung wichtigen Dokumente ans ASTRA bei Typenschein X Autos führt in unserem Betrieb zu längeren Standzeiten und höheren Kosten.
- **Erlass von Nischenzielen für Amerikaner:** Momentan werden Autos, die nicht aus der EU stammen, durch die fehlenden Nischen- und Kleinherstellerziele ohne nachvollziehbaren Grund benachteiligt.
- **Ermöglichung der Übertragung von CO2-Guthaben:** Verfügt ein Importeur nach Ablauf einer Abrechnungsperiode über Guthaben in seiner CO2-Abrechnung, sollen diese aufs nächste Jahr übertragen werden können, damit man sie nicht möglichst aufbrauchen muss.
- **Verlängerung der Mehrfachgewichtung:** Die 2-fache Gewichtung von Autos, die unter 50g CO2/km emittieren, soll auch in Zukunft weitergeführt werden, da das ein grosser Anreiz für den Import solcher Personenwagen darstellt. Die kontraproduktive Limitierung von 7,5g sollte wegfallen.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Wünsche und halten uns für weitere Informationen oder Fragen zur Verfügung

Mit freundlichen Grüssen

O. Engel GmbH
Heinrich Stutz-Strasse 23
8902 Urdorf

Orlando Engel, Geschäftsleitung





oeku Kirche und Umwelt
Schwarztorstrasse 18
Postfach
3001 Bern

Bundesamt für Umwelt BAFU
Abteilung Klima
Herrn Raphael Bucher
CH-3003 Bern

Bern, 25. August 2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir sind froh, zur Vernehmlassung der Teilrevision der CO₂-Verordnung Stellung nehmen zu können. Die Teilrevision bietet die Chance, trotz der Verzögerung der Totalrevision des CO₂-Gesetzes die Schweizer Klimapolitik einen Schritt vorwärts zu bringen. Die Schweiz darf aufgrund ihrer globalen Vernetzung und Verantwortung diese Gelegenheit nicht ungenutzt lassen.

In Anbetracht der sich beschleunigenden Klimaveränderungen, sowie im Bestreben, die bereits nächstes Jahr in Kraft tretenden Pariser Klimaziele schnellstmöglich in Angriff zu nehmen – aber nicht zuletzt auch im Sinne der beschlossenen Energiestrategie 2050 – müssen ambitioniertere Regelungen und Massnahmen getroffen werden, als der Bund mit der Vorlage vorschlägt. Die vorgeschlagene Erhöhung der CO₂-Abgabe, aber auch die anvisierten Regelungen im Umgang mit Auslandszertifikaten sowie beim Import von Neuwagen und Treibstoffen, greifen dafür viel zu kurz. Hier muss der Bund dringend nachbessern und im Rahmen seiner Kompetenzen sehr viel ambitioniertere Vorgaben machen.

Abgesehen von Artikel 17 (siehe nachfolgend) erachten wir die Vorlage insgesamt als ungenügend. Wir beantragen, dass die CO₂-Verordnung insbesondere in folgenden Bereichen verschärft wird:

Auslandszertifikate: Im Sinne des ab 2021 gültigen Pariser Abkommens müssen ausländische Zertifikate den entsprechenden Vorgaben (Artikel 6) entsprechen. Dazu gehört der Nachweis eines Corresponding Adjustments sowie von International übertragenen Minderungen (ITMO).

Übertragung von Emissionsrechten: Es ist unverständlich, wieso Emissionsrechte über die Kyoto-Periode hinaus geltend gemacht werden sollen. Das Inkrafttreten des Pariser Klimaübereinkommens bietet die Möglichkeit, ab 2021 das bestehende, sämtlichen Klimaschutzbemühungen zuwiderlaufende Überangebot an (vor allem kostenlos zugeteilten) Emissionsrechten zu korrigieren. Dies muss zwingend genutzt werden.

Treibstoffimport-Kompensation (Artikel 89): Die vorgeschlagene Erhöhung der Kompensationspflicht für Treibstoffimporte um gerade mal 2 Prozentpunkte (auf 12%) geht klar zu wenig weit. Angesichts des kaum genutzten Spielraums des Bundes, diese bis 40% erhöhen zu können, und aufgrund der bisher deutlich verfehlten Ziele im Verkehrssektor, stellt eine Erhöhung auf wenigstens 15-20% für 2021 das absolute Minimum dar.

CO₂-Abgabe (Artikel 94 ff.): Um die angestrebte Reduktion von Emissionen im Jahr 2021 (-1.5% gegenüber 2020) zu erreichen, muss die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe bereits per 1.1.2021 auf CHF 120 erhöht werden. Nur so besteht die Aussicht, das inländische Reduktionsziel von -21.5% per 2021 (gegenüber 1990) zu erreichen.

Biotreib- und Brennstoffe (Artikel 95): Es ist wichtig, dass durch diese Änderung nicht der Verwässerung bestehender Kriterien für Biotreib- und -brennstoffen Vorschub geleistet wird. Gerade wenn biogene Treibstoffe zur Kompensation von Emissionen aus fossilen Treibstoffen verrechnet werden dürfen, müssen sie zwingend dieselben Umwelt- und sozialen Standards erfüllen wie die biogenen Brennstoffe.

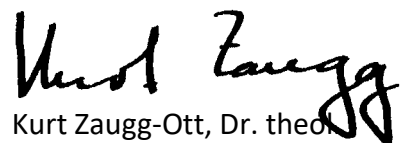
Inverkehrsetzung von Elektrofahrzeugen (Artikel 17): Die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektrofahrzeugen zwecks Kaschierung von Übertretungen des Flottenziels muss dringend Einhalt geboten werden. Wir unterstützen daher die Regelung in diesem Punkt der Vorlage.

Import von Neuwagen (Artikel 27): In Anbetracht der bisherigen Verfehlung von Klimazielvorgaben im Verkehrssektor müssen nach wie vor bestehende Lücken beim Neuwagen-Import nun dringend geschlossen werden. Das betrifft insbesondere die Vermeidung von Supercredits, welche durch Mehrfachzählung von emissionsarmen den Import von emissionsintensiven Fahrzeugen kaschieren. Aber auch das Teilflottenziel, welches ausgerechnet die klimaschädlichsten Neuwagen von der Abgasregelung ausnimmt. Zudem scheint die Vorlage bezüglich des Umrechnungsschlüssels zum Emissions-Grenzwert (95g/km NEFZ zu WLTP) die bestehende Gesetzeslage abschwächen zu wollen.

Zusatzbemerkung: Die neuerliche COVID-19-Lage darf nicht als Vorwand dienen, die Revision der CO₂-Verordnung abschwächen oder verlangsamen zu wollen. Es existieren keinerlei stichhaltige Kausalitäten, die eine Verzögerung von Klimamassnahmen rechtfertigen würden. Ganz im Gegenteil: Die Coronakrise zieht – gleich wie die Klimaveränderung – in erster Linie ärmste und verwundbarste Bevölkerungsteile in Mitleidenschaft. Daher müssen alle zur Verfügung stehenden Mittel ergriffen werden, um den Klimaschutz zu beschleunigen und deren (auch grenzüberschreitende) Auswirkungen abzumildern. Eine weitere Verzögerung dringender Massnahmen birgt das Risiko, die Doppellast der Klima- und Coronakrise zu verschärfen anstatt sie zu verringern.

Wir bitten um Berücksichtigung der nachfolgenden Anträge und Erläuterungen zur Verbesserung der Verordnungsvorlage.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, reading "Kurt Zaugg". The signature is written in a cursive style with a large, stylized 'Z'.

Kurt Zaugg-Ott, Dr. theol.
oeku Kirche und Umwelt
Leiter der Fachstelle

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Vernehmlassungsvorlage vom 4.5.2020 <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/mitteilungen.msg-id-78837.html>

Detaillierte Vernehmlassungsantwort mit begründeten Anträgen

Vorbemerkung

Die bisherige CO₂-Verordnung zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war bisher klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen bisher nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen selbst den gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angemessen, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Diese Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch strikt auf das geltende CO₂-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Pa Iv 17.405 Burkart.

Berücksichtigt die Vorlage die besondere Ausgangslage aufgrund der gegen Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen?

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund des Corona-Virus erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten für 2020 überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Benzinkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.

Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als sie eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selber fest: „In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus¹.“ Das aktuell gültige System hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im CO₂-Gesetz vom Parlament festgelegte CO₂-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen.

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;
- c. *Streichen*

Begründung:

Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihr CO₂-Emissionen um die 9 g CO₂/km (Zielerreichung der ungewichteten Emissionen) senken müssen².“ Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.“

Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie von 2013 S. 7720 beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die CO₂-Reduktion auf 680'000 Tonnen CO₂ pro Jahr, wenn Art. 27 CO₂V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von Art 27 CO₂V 460'000 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des Bundesrates von 2017 S. 3 bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in ver-

¹ Medienmitteilung des Bundesrates vom 18.2.2020

² Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 50

³ Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 32

langte, als massive Verwässerung bezeichnet: „Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der Vorgaben und der CO₂-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper⁴.“

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialien entsprechend festgehalten.⁵ Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht.

Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

a. im Referenzjahr 2020: doppelt;

b. im Referenzjahr 2021: **1-fach**;

c. *Streichen*.

Begründung:

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es schlicht viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus widerspricht aber jeder Logik.

Verzerrter Umrechnungsfaktor NEFZ - WLTP

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der Vernehmlassungsvariante der CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

⁵ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>

Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

Wir begrüßen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht⁶ geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsf lächen von Neuwagenverkäufen aufgrund der Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt:

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1. 1. 2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1. 1. 2022) und somit nicht die Zeit der momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

Zudem: Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Biotreibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:

e. für das Jahr 2021: **15 Prozent.**

Begründung:

Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t CO₂ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen

⁶ Seiten 9 und 10

CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und amortisiert werden können.

Im Weiteren ist es uns wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art 90/91.

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Antrag Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung:

Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Biofuels als Brennstoffe

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung befürchten wir, dass die betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art 46ff und Anhang 9)

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren CO₂-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und Altpneus in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

15%-Schwelle

Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.

Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich 1:1 zu übernehmen. Dies garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

5. Verminderungsverpflichtungen

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.

Auslandszertifikate

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen, also ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.

Erleichtertes Reporting (Art 97-99)

Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüßen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und anwendet.

OeME-Kommission der Evang.-ref. Gesamtkirchgemeinde Bern
Jürg Liechti-Möri, Pfarrer
Blumenbergstrasse 50
3013 Bern]



OEME-KOMMISSION
EVANGELISCH-REFORMIERTE
GESAMTKIRCHGEMEINDE BERN

Raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, den 16. August 2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir sind froh, zur Vernehmlassung der Teilrevision der CO₂-Verordnung Stellung nehmen zu können. Die Teilrevision bietet die einmalige Chance, trotz Verzögerung der Totalrevision des CO₂-Gesetzes dennoch die Schweizer Klimapolitik einen bedeutenden Schritt vorwärts zu bringen. Die Schweiz darf aufgrund ihrer bedeutenden globalen Vernetzung und Verantwortung diese Gelegenheit nicht ungenutzt lassen.

Die COVID-19-Lage darf nicht als Vorwand dienen, die Revision der CO₂-Verordnung abschwächen oder verlangsamen zu wollen. Es existieren keinerlei stichhaltige Kausalitäten, die eine Verzögerung von Klimamassnahmen rechtfertigen würden. Ganz im Gegenteil: Die Coronakrise zieht – gleich wie die Klimaveränderung – in erster Linie ärmste und verwundbarste Bevölkerungsteile in Mitleidenschaft. Daher müssen alle zur Verfügung stehenden Mittel ergriffen werden, um den Klimaschutz zu beschleunigen und deren (auch grenzüberschreitende) Auswirkungen abzumildern.

In Anbetracht dessen und der sich beschleunigenden Klimaveränderungen, sowie im Bestreben, die bereits nächstes Jahr in Kraft tretenden Pariser Klimaziele schnellstmöglich in Angriff zu nehmen – aber nicht zuletzt auch im Sinne der beschlossenen Energiestrategie 2050 – müssen klar ambitioniertere Regelungen und Massnahmen getroffen werden, als der Bund mit der Vorlage vorschlägt. Die vorgeschlagene Erhöhung der CO₂-Abgabe, aber auch die anvisierten Regelungen im Umgang mit Auslandszertifikaten und beim Import von Neuwagen und Treibstoffen, greifen dafür viel zu kurz. Hier muss der Bund dringend nachbessern und im Rahmen seiner vorhandenen Kompetenzen sehr viel ambitioniertere Vorgaben machen.

Wir bitten um Berücksichtigung der nachfolgenden Anträge und Erläuterungen zur Verbesserung der Verordnungsvorlage.

Freundliche Grüsse

OeME-Kommission der Evang.-ref. Gesamtkirchgemeinde Bern
Jürg Liechti-Möri, Präsident

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Vernehmlassungsvorlage vom 4.5.2020 <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/mitteilungen.msg-id-78837.html>

Detaillierte Vernehmlassungsantwort mit begründeten Anträgen

Vorbemerkung

Die bisherige CO₂-Verordnung zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war bisher klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen bisher nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen selbst den gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angemessen, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Diese Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch strikt auf das geltende CO₂-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Pa Iv 17.405 Burkart.

Berücksichtigt die Vorlage die besondere Ausgangslage aufgrund der gegen Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen?

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund des Corona-Virus erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten für 2020 überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Benzinkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.

Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als sie eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selber fest: „In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus¹.“ Das aktuell gültige System hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im CO₂-Gesetz vom Parlament festgelegte CO₂-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen.

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;
- c. *Streichen*

Begründung:

Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihr CO₂-Emissionen um die 9 g CO₂/km (Zielerreichung der ungewichteten Emissionen) senken müssen².“ Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.“

Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie von 2013 S. 7720 beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die CO₂-Reduktion auf 680'000 Tonnen CO₂ pro Jahr, wenn Art. 27 CO₂V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von Art 27 CO₂V 460'000 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des Bundesrates von 2017 S. 3 bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in ver-

¹ Medienmitteilung des Bundesrates vom 18.2.2020

² Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 50

³ Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 32

langte, als massive Verwässerung bezeichnet: „Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der Vorgaben und der CO₂-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper⁴.“

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialien entsprechend festgehalten.⁵ Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht.

Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt;
- b. im Referenzjahr 2021: **1-fach**;
- c. *Streichen*.

Begründung:

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es schlicht viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus widerspricht aber jeder Logik.

Verzerrter Umrechnungsfaktor NEFZ - WLTP

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der Vernehmlassungsvariante der CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

⁵ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>

Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

Wir begrüßen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht⁶ geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsfächen von Neuwagenverkäufen aufgrund der Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt:

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1. 1. 2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1. 1. 2022) und somit nicht die Zeit der momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

Zudem: Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Biotreibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:

e. für das Jahr 2021: **15 Prozent.**

Begründung:

Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t CO₂ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen

⁶ Seiten 9 und 10

CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und amortisiert werden können.

Im Weiteren ist es uns wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art 90/91.

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Antrag Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung:

Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Biofuels als Brennstoffe

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung befürchten wir, dass die betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art 46ff und Anhang 9)

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren CO₂-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und Altpneus in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

15%-Schwelle

Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.

Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich 1:1 zu übernehmen. Dies garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

5. Verminderungsverpflichtungen

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.

Auslandszertifikate

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen, also ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.

Erleichtertes Reporting (Art 97-99)

Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüssen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und anwendet.



AECHERLIHOLZ
Ökologie in Form

P. Aecherli AG
Sägerei + Holzhandel
Wehntalerstrasse 17
8105 Regensdorf

Telefon 044 - 840 62 50
Telefax 044 - 840 62 26
info@aecherliholz.ch
www.aecherliholz.ch

Paul Aecherli AG, Sägerei und Holzhandel
Wehntalerstrasse 17, 8105 Regensdorf

Frau
Andrea Burkhardt
Abteilung Klima
Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Regensdorf, 21. August 2020

Teilrevision der CO₂-Verordnung – Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Burkhardt

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens Stellung zu nehmen zur Teilrevision der CO₂-Verordnung, welche der Umsetzung der Revision des CO₂-Gesetzes im Rahmen der Pa.lv. Burkart 17.405 dient.

Die Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation KliK ist die branchenweite Kompensationsgemeinschaft im Rahmen des CO₂-Gesetzes. Sie erfüllt anstelle der Mineralölgesellschaften, welche fossile Treibstoffe in Verkehr bringen, deren gesetzliche Pflicht, einen Teil der bei der Nutzung der Treibstoffe entstehenden CO₂-Emissionen zu kompensieren.

Die vorgeschlagene Anpassung der uns direkt betreffenden Regulierung der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure in den Artikeln 89 bis 91 bringt eine erhebliche Verschärfung mit sich, welche die Erfüllung der Kompensationspflicht im Jahr 2021 nahezu unerfüllbar macht. Sogar der erläuternde Bericht räumt dies ein (S. 25). Wir halten es für bedenklich, wenn der Regulator Auflagen macht und die Rahmenbedingungen zu deren Erfüllung so setzt, dass sie mit der allergrössten Wahrscheinlichkeit nicht eingehalten werden können – insbesondere, wenn dies eine Strafzahlung in der Grössenordnung von gegen 100 Mio. Fr. zur Folge haben kann, die in die allgemeine Bundeskasse fliesst. Dies gilt umso mehr, als die Verschärfungen ohne Not erfolgen und schwach begründet sind.

Zu den vorgeschlagenen Anpassungen im Einzelnen äussern wir uns im Folgenden gegliedert nach Themen, nicht in der Reihenfolge der Artikel:

1) Kompensationssatz (Art. 89)

Gemäss dem erläuternden Bericht begründet sich die Höhe des Kompensationssatzes von 12% im Jahr 2021 aus dem zusätzlichen Reduktionsbedarf von 800'000 Tonnen CO₂eq gegenüber dem Jahr 2020, der sich wiederum aus dem gesetzlichen Verminderungsziel von 21.5% gegenüber 1990 ergibt. Davon sollen also vom Kompensationsinstrument allein gut 300'000 Tonnen CO₂eq oder fast 40% getragen werden.

Es erstaunt, dass die übrigen Instrumente des CO₂-Gesetzes – namentlich die CO₂-Abgabe, das Gebäudeprogramm, das Emissionshandelssystem sowie die Emissionsvorschriften für Fahrzeuge – derart unwirksam sind, dass sie zusammen nicht einmal zwei Drittel der benötigten Wirkung liefern. Fragwürdig ist aber vor allem der Ansatz, die verbleibende Fehlmenge einem einzigen Instrument quasi als «Residualgrösse» aufzubürden. Auch lag die Erhöhung des Kompensationssatzes im Durchschnitt über die Verpflichtungsperiode 2013 bis 2020 bei lediglich 1.25% pro Jahr. Eine Erhöhung um 2% für das Jahr 2021 allein erscheint vor diesem Hintergrund unverhältnismässig.

2) Ausschliessliche Anrechnung von 2021 erzielten Emissionsverminderungen (Art. 91)

Der erläuternde Bericht liefert keine Begründung, weshalb die Kompensationspflicht für das Jahr 2021 vollständig mit Emissionsverminderungen erfüllt werden muss, die im Jahr 2021 erzielt werden. Er hält lediglich lapidar fest, das Vorgehen sei analog zum Jahr 2020.

Im Jahr 2020 gilt diese Regelung, welche eine einschneidende Verschärfung gegenüber den Jahren 2013 bis 2019 darstellt, allerdings aus einem spezifischen Grund, der für das Jahr 2021 nicht gegeben ist: Das nationale CO₂-Gesetz kennt nur ein Zieljahr, das Jahr 2020, während sich die internationale Verpflichtung unter dem Kyoto-Protokoll auf die Zielperiode 2013 bis 2020 bezieht. Entscheidend ist mithin national die Emissionsbilanz des Jahres 2020, international die Emissionsbilanz der Periode 2013 bis 2020. Ein Vor- oder Nachholen von Emissionsverminderungen ist auf nationaler Stufe im Jahr 2020, anders als in den Vorjahren, nicht möglich.

In der 2021 unter dem Pariser Übereinkommen einsetzenden Verpflichtungsperiode, welche bis 2030 andauert, hat die Schweiz international diesmal zwei Emissionsziele abgegeben, ein Periodenziel für die Jahre 2021 bis 2030 sowie ein Ziel für das Jahr 2030 allein. In den Jahren 2021 bis 2029 ist somit gleich wie in den Jahren 2013 bis 2019 ein Vor- oder Nachholen von Emissionsverminderungen möglich.

Es ist allein der Langsamkeit des Gesetzgebungsprozesses geschuldet, dass nun 2021 als singuläres Zieljahr erscheint. Bei regulärem Inkrafttreten des revidierten CO₂-Gesetzes auf Beginn der neuen Periode am 1. Januar 2021 wäre das Jahr 2021 ohne weiteres als Bestandteil der hinsichtlich des zeitlichen Anfalls von Emissionsverminderungen flexiblen Periode 2021 bis 2029 betrachtet worden. Sachlich besteht demnach keinerlei Notwendigkeit, das Jahr 2021 in Bezug auf die Anrechenbarkeit von Emissionsverminderungen zur Erfüllung der Kompensationspflicht dem Jahr 2020 gleichzusetzen.

3) Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen der Periode 2013 bis 2020 ins Jahr 2021

Der Gesetzgeber hat es bei der Behandlung der Pa. Iv. Burkart versäumt, eine Übergangsbestimmung zu schaffen, welche die Übertragung der in der Periode 2013 bis 2020 ausgestellten, aber nicht verwendeten Bescheinigungen ins Jahr 2021 regelt. Im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes nach 2020 (Art. 57 Abs. 3) ist deren Übertragung in die Jahre 2021 bis 2025 hingegen gewährleistet, was zu keinem Zeitpunkt der bisherigen Debatte umstritten war.

Da aber die Übergangsbestimmungen des geltenden CO₂-Gesetzes die Übertragung von Bescheinigungen nicht behandeln, weil diese vor 2013 noch gar nicht existierten, fiel dies nun gewissermassen zwischen Stuhl und Bank. Der Bundesrat könnte das auf Verordnungsstufe korrigieren, ohne damit dem Willen des Parlaments zuwiderzuhandeln.

Dieser und der vorhergehende Punkt gehen dabei Hand in Hand: Nur wenn die überschüssigen Bescheinigungen der Periode 2013 bis 2020 im Jahr 2021 verwendet werden können, sind *de facto* im Jahr 2021 andere als im Jahr 2021 erzielte Emissionsverminderungen anrechenbar.

4) Unzulässigkeit selbst durchgeführter Projekte (Art. 90 und 91)

Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen, soll aufgehoben werden. Der erläuternde Bericht spricht diesen pauschal die Zusätzlichkeit nach 2020 ab (S. 19). Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 Emissionsverminderungen im Umfang von rund 150'000 Tonnen CO₂eq entzogen.

Da die Zusätzlichkeit der betroffenen über 100 Projekte seit 2013 jährlich akribisch geprüft wird, stellt sich die Frage, weshalb diese alle auf einen Schlag mit dem Neujahrstag 2021 nicht mehr additionell sein sollten. Dies umso mehr, als eingeräumt wird, dass die Projekte ohne die Einnahmen aus dem Verkauf der Emissionsverminderungen in finanzielle Schwierigkeiten geraten können und allenfalls sogar deren Einstellung droht – was ja ein eindeutiger Beleg ihrer Zusätzlichkeit wäre (S. 26).

Rätselhaft ist die in diesem Zusammenhang im erläuternden Bericht getätigte Aussage, der Wegfall der selbst durchgeführten Projekte sollte zu mehr neuen Kompensationsprojekten im Jahr 2021 führen (S. 26). Zum jetzigen Zeitpunkt können praktisch keine neuen Projekte im Jahr 2021 mehr ausgelöst werden. Die Vorlaufzeit bis zur Registrierung von Kompensationsprojekten und deren anschliessender technischer Implementierung liegt typischerweise bei 12 bis 18 Monaten. In Kombination mit der Auflage, nur im Jahr 2021 erzielte Emissionsverminderungen anrechnen zu können, sowie dem höheren Kompensationssatz führt somit der sachlich auf tönernen Füßen stehende Ausschluss selbst durchgeführter Projekte direkt in die Nichteinhaltung der Kompensationspflicht.

5) Unzulässigkeit von Mehrleistungen

Das System der CO₂-Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung wird durch das Übergangsgesetz um ein Jahr bis Ende 2021 verlängert. Es ist nicht nachvollziehbar, warum

dies nicht auch für die Möglichkeit gilt, dass sich die Betreiber von Anlagen mit Verminderungsverpflichtung Bescheinigungen ausstellen lassen können für die Erzielung von Emissionsverminderungen, dank denen der Reduktionspfad um mehr als 5% unterschritten wird. Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 rund 100'000 Bescheinigungen entzogen, womit die Nichterfüllung der Kompensationspflicht 2021 nochmals wahrscheinlicher wird. Für die Betreiber der Anlagen entfällt der Anreiz, entsprechende zusätzliche Emissionsverminderungen zu erzielen; die gegenteilige Behauptung im erläuternden Bericht (S. 9) ist unfundiert.

Anträge

Konkret stellen wir somit die folgenden Anträge:

- **Art. 12 Abs. 2:**
Die Bescheinigungen werden für Emissionsverminderungen im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad abzüglich 5 Prozent und den Treibhausgasemissionen im betreffenden Jahr, letztmals 2021, ausgestellt.
- **Art. 89 Abs. 1 Bst. e:**
für das Jahr 2021: 11 Prozent.
- **Art. 90 Abs. 1:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]
- **Art. 91 Abs. 2:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]
- **Art. 91 Abs. 3:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]
- **Art. 140 Abs. 3 (neu):**
Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.
(Alternativ könnte ein Art. 139a geschaffen werden mit dem Titel «Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen aus dem Zeitraum 2013-2020» und demselben Text als Inhalt.)

Im Übrigen begrüßen wir die die Artikel 6 und 14 betreffenden Anpassungen. Sie erhöhen die Transparenz des Kompensationsinstruments, was dessen Glaubwürdigkeit stärkt. Dies liegt in unserem Interesse, da wir unverändert das Kompensationsinstrument für ein geeignetes und wirksames Element der Schweizer Klimapolitik halten.

mit freundlichen Grüßen
PAUL AECHERLI AG



PSR/IPPNW

SWITZERLAND/SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA



Physicians for Social Responsibility/International Physicians for the Prevention of Nuclear War
Ärztinnen und Ärzte für soziale Verantwortung/zur Verhütung des Atomkrieges
Médecins pour une responsabilité sociale/pour la prévention de la guerre nucléaire

Bundesamt für Umwelt
Bafu
Raphael.bucher@bafu.admin.ch

Luzern, 24. August 2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, Stellung zu nehmen, zur Vernehmlassung der Teilrevision der CO₂-Verordnung. Trotz Verzögerung der Totalrevision des CO₂-Gesetzes, könnte diese Teilrevision die Schweizer Klimapolitik einen grossen Schritt vorwärts bringen.

Die bereits nächstes Jahr in Kraft tretenden Pariser Klimaziele und die schneller fortschreitenden Klima- veränderungen verlangen jedoch ambitioniertere Massnahmen, als in dieser Vorlage vorgeschlagen, auch im Hinblick auf die bereits beschlossene Energiestrategie 2050.

Der Klimawandel wird als eine der grössten Bedrohungen des 21. Jahrhunderts angesehen. Die Verän- derungen haben nicht nur Auswirkungen auf Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft, er stellt auch ein erhebliches Risiko für die Gesundheit dar, was uns Ärztinnen und Ärzte mit besonderer Sorge erfüllt.

Wir bitten um Berücksichtigung der nachfolgenden Anträge und Erläuterungen zur Verbesserung der Verordnungsvorlage.

Mit freundlichen Grüssen

PSR/IPPNW Schweiz

Dr. med. Jean-Jacques Fasnacht
Präsident

Prof. Dr. sc. nat. Urs Rüegg
Vorstandsmitglied

Dr. med. Claudio Knüsli
Vorstandsmitglied

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Vernehmlassungsvorlage vom 4.5.2020

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/mitteilungen.msg-id-78837.html>

Detaillierte Vernehmlassungsantwort mit begründeten Anträgen

Vorbemerkung

Die bisherige CO₂-Verordnung zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war bisher klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen bisher nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen selbst den gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angemessen, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Diese Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch strikt auf das geltende CO₂-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Pa Iv 17.405 Burkart.

Berücksichtigt die Vorlage die besondere Ausgangslage aufgrund der gegen Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen?

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund des Corona-Virus erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten für 2020 überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Benzinkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.

Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als sie eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selber fest: „In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus¹.“ Das aktuell gültige System hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im CO₂-Gesetz vom Parlament festgelegte CO₂-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen.

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;
- c. *Streichen*

Begründung:

Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihr CO₂-Emissionen um die 9 g CO₂/km (Zielerreichung der ungewichteten Emissionen) senken müssen².“ Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.“

Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie von 2013 S. 7720 beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die CO₂-Reduktion auf 680'000 Tonnen CO₂ pro Jahr, wenn Art. 27 CO₂V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von Art 27 CO₂V 460'000 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des Bundesrates von 2017 S. 3 bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in verlangte, als massive Verwässerung bezeichnet: „Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der

¹ Medienmitteilung des Bundesrates vom 18.2.2020

² Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 50

³ Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 32

Vorgaben und der CO₂-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper⁴.“

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialien entsprechend festgehalten.⁵ Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht.

Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt;
- b. im Referenzjahr 2021: **1-fach**;
- c. *Streichen*.

Begründung:

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es schlicht viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus widerspricht aber jeder Logik.

Verzerrter Umrechnungsfaktor NEFZ - WLTP

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der Vernehmlassungsvariante der CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

⁵ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>

Wir begrüßen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht⁶ geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsf lächen von Neuwagenverkäufen aufgrund der Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt:

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1. 1. 2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1. 1. 2022) und somit nicht die Zeit der momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

Zudem: Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Bio-treibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:

e. für das Jahr 2021: **15 Prozent.**

Begründung:

Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t CO₂ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem natio-

⁶ Seiten 9 und 10

nen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und amortisiert werden können.

Im Weiteren ist es uns wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art 90/91.

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Antrag Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung:

Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Biofuels als Brennstoffe

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung befürchten wir, dass die betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art 46ff und Anhang 9)

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren CO₂-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und Altpneus in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

15%-Schwelle

Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.

Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich 1:1 zu übernehmen. Dies garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

5. Verminderungsverpflichtungen

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.

Auslandszertifikate

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen, also ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.

Erleichtertes Reporting (Art 97-99)

Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüßen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und anwendet.

Raphael.bucher@bafu.admin.ch

Basel, 25.August, 2020

Stellungnahme zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, die Umsetzungsvorschläge der Verwaltung zum verlängerten CO₂-Gesetz zu prüfen.

Wir müssen leider feststellen, dass zum wiederholten Male die gesetzgeberische Kompetenz für mehr Klimaschutz schlicht nicht genutzt werden soll und auch entsprechende Unterlassungen des Bundesrates aus früheren Jahren nicht korrigiert werden. Dies betrifft insbesondere die Neuwagenregelung, die Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure und die Erhöhung der CO₂-Abgabe.

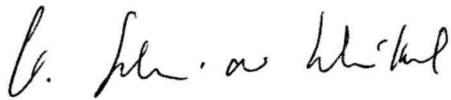
Für eine wirkungsvolle CO₂-Verordnung sind folgende Anpassungen an der vorliegenden Teilrevision von zentraler Wichtigkeit:

- Die grössten Schlupflöcher, welche das **Neuwagenziel** verwässern, bleiben mit der angestrebten Revision bestehen. Diese sind das sogenannte **phasing-in** und die **Supercredits** in Art. 27. Sie erlauben, dass in den kommenden Jahren erstens die 5-15 % der Fahrzeuge mit den höchsten CO₂-Emissionen nicht berücksichtigt werden, und zweitens die Fahrzeuge mit den besten Werten mehrfach gezählt werden dürfen. Das verfälscht die Erreichung der Zielwerte enorm. **Werden diese beiden Mechanismen nicht korrigiert, wird die angestrebte Wirkung des Neuwagenziels de facto verfehlt.**
- Parlament und Bevölkerung wollen, dass die CO₂-Emissionen weiter gesenkt werden. Ziel muss es sein, dass im Jahr 2021 ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% gegenüber 1990 erreicht werden soll. Es ist deshalb ungenügend, dass erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der **CO₂-Abgabe auf Brennstoffe** geplant wird. Damit sich die volle Wirkung der Massnahme entfalten kann, ist eine **Einführung per 1.1.2021 zwingend.**



- Der Bundesrat sieht vor, die **Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure** von 10% auf 12% zu erhöhen. Wir begrüßen diese Erhöhung, sie geht aber aufgrund der grossen Ziellücke zu wenig weit. Das aktuelle Gesetz gibt dem Bundesrat die Kompetenz, den Kompensationsatz auf bis zu 40% zu erhöhen. Mit Blick auf künftige Regelungen wäre es sinnvoll, **ab 2021 auf mindestens 15% im Inland zu erhöhen.**

Wir danken für die wohlwollende Prüfung unserer Anliegen.



Ursula Schneider Schüttel
Präsidentin



Urs Leugger-Eggimann
Zentralsekretär



Grundsätzliches

Die bisherige CO₂-Verordnung zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen bislang nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen den verfügbaren gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angemessen, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Unsere Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch auf das geltende CO₂-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Pa Iv 17.405 Burkart.

Besondere Ausgangslage aufgrund der gegen das Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen:

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund der Pandemie erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf keinesfalls zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten für 2020 überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden. Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Benzinkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.

Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als sie eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selbst fest: „In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings



wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus¹.“ Das aktuell gültige System hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im CO₂-Gesetz vom Parlament festgelegte CO₂-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen.

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;
- c. **Streichen**

Begründung:

Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihr CO₂-Emissionen um die 9 g CO₂/km (Zielerreichung der ungewichteten Emissionen) senken müssen².“ Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.“

Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie von 2013 S. 7720 beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die CO₂-Reduktion auf 680'000 Tonnen CO₂ pro Jahr, wenn Art. 27 CO₂V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von Art 27 CO₂V 460'000 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des Bundesrates von 2017 S. 3 bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in verlangte, als massive Verwässerung bezeichnet: „Das wäre natürlich eine massive

¹ [Medienmitteilung des Bundesrates vom 18.2.2020](#)

² Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 50

³ Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 32



Verwässerung der Vorgaben und der CO₂-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper⁴.“

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialien entsprechend festgehalten.⁵ Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht.

Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt;
- b. im Referenzjahr 2021: **1-fach**;
- c. **Streichen**.

Begründung:

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es schlicht viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus widerspricht aber jeder Logik.

Umrechnungsfaktor Neuer Europäischer Fahrzyklus(NEFZ) - Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP)

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der Vernehmlassungsvariante der CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27.

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

⁵ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>



Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

Wir begrüßen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht⁶ geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsf lächen von Neuwagenverkäufen aufgrund der Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt:

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1. 1. 2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1. 1. 2022) und somit nicht die Zeit der momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

Zudem: Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Biotreibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:

e. für das Jahr 2021: **15** Prozent.

⁶ Seiten 9 und 10



Begründung:

Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t CO₂ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in Betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und abgeschrieben werden können. Im Weiteren ist es uns wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art 90/91.

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als 68.5 Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung:

Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Biofuels als Brennstoffe

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung befürchten wir, dass die



betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art 46ff und Anhang 9)

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren CO₂-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und Altpneus in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

15%-Schwelle

Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.

Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich 1:1 zu übernehmen. Dies garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

5. Verminderungsverpflichtungen

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.



Auslandszertifikate

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen, also ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.

Erleichtertes Reporting (Art 97-99)

Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüßen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und anwendet.



Bundesamt für Umwelt BAFU
Raphael Bucher
3003 Bern
Per Email: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Zürich, den 24. August 2020

Stellungnahme: Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Protect Our Winters Schweiz ist die Stimme der Outdoor Gemeinschaft für den Klimaschutz. Wir sind eine Community aus Athleten, Aktivisten sowie engagierten Unternehmen, die an Lösungen arbeiten, um einen Wandel in Gesellschaft, Wirtschaft und Politik zu bewirken. Wir sind froh, zur Vernehmlassung der Teilrevision der CO2-Verordnung Stellung nehmen zu können. Die Teilrevision bietet die einmalige Chance, trotz Verzögerung der Totalrevision des CO2-Gesetzes dennoch die Schweizer Klimapolitik einen bedeutenden Schritt vorwärts zu bringen. Die Schweiz darf aufgrund ihrer bedeutenden globalen Vernetzung und Verantwortung diese Gelegenheit nicht ungenutzt lassen.

In Anbetracht dessen und der sich beschleunigenden Klimaveränderungen, sowie im Bestreben, die bereits nächstes Jahr in Kraft tretenden Pariser Klimaziele schnellstmöglich in Angriff zu nehmen – aber nicht zuletzt auch im Sinne der beschlossenen Energiestrategie 2050 – müssen klar ambitioniertere Regelungen und Massnahmen getroffen werden, als der Bund mit der Vorlage vorschlägt. Die vorgeschlagene Erhöhung der CO2-Abgabe, aber auch die anvisierten Regelungen im Umgang mit Auslandszertifikaten und beim Import von Neuwagen und Treibstoffen, greifen dafür viel zu kurz. Hier muss der Bund dringend nachbessern und im Rahmen seiner vorhandenen Kompetenzen sehr viel ambitioniertere Vorgaben machen.

Wir bitten um Berücksichtigung der nachfolgenden Anträge und Erläuterungen zur Verbesserung der Verordnungsvorlage.

Freundliche Grüsse



Nicholas Bornstein, Präsident

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Vernehmlassungsvorlage vom 4.5.2020 <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/mitteilungen.msg-id-78837.html>

Detaillierte Vernehmlassungsantwort mit begründeten Anträgen

Vorbemerkung

Die bisherige CO₂-Verordnung zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war bisher klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen bisher nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen selbst den gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angemessen, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Diese Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch strikt auf das geltende CO₂-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Pa Iv 17.405 Burkart.

Berücksichtigt die Vorlage die besondere Ausgangslage aufgrund der gegen Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen?

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund des Corona-Virus erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten für 2020 überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Benzinkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.

Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als sie eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selber fest: „In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus¹.“ Das aktuell gültige System hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im CO₂-Gesetz vom Parlament festgelegte CO₂-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen.

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;
- c. *Streichen*

Begründung:

Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihr CO₂-Emissionen um die 9 g CO₂/km (Zielerreichung der ungewichteten Emissionen) senken müssen².“ Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.“

Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie von 2013 S. 7720 beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die CO₂-Reduktion auf 680'000 Tonnen CO₂ pro Jahr, wenn Art. 27 CO₂V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von Art 27 CO₂V 460'000 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des Bundesrates von 2017 S. 3 bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in ver-

¹ Medienmitteilung des Bundesrates vom 18.2.2020

² Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 50

³ Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 32

langte, als massive Verwässerung bezeichnet: „Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der Vorgaben und der CO₂-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper⁴.“

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialien entsprechend festgehalten.⁵ Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht.

Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

a. im Referenzjahr 2020: doppelt;

b. im Referenzjahr 2021: **1-fach**;

c. *Streichen*.

Begründung:

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es schlicht viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus widerspricht aber jeder Logik.

Verzerrter Umrechnungsfaktor NEFZ - WLTP

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der Vernehmlassungsvariante der CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

⁵ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>

Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

Wir begrüßen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht⁶ geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsf lächen von Neuwagenverkäufen aufgrund der Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt:

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1. 1. 2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1. 1. 2022) und somit nicht die Zeit der momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

Zudem: Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Biotreibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:

e. für das Jahr 2021: **15 Prozent.**

Begründung:

Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t CO₂ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen

⁶ Seiten 9 und 10

CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und amortisiert werden können.

Im Weiteren ist es uns wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art 90/91.

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Antrag Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung:

Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Biofuels als Brennstoffe

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung befürchten wir, dass die betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art 46ff und Anhang 9)

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren CO₂-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und Altpneus in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

15%-Schwelle

Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.

Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich 1:1 zu übernehmen. Dies garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

5. Verminderungsverpflichtungen

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.

Auslandszertifikate

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen, also ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.

Erleichtertes Reporting (Art 97-99)

Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüßen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und anwendet.

Frau
Andrea Burkhardt
Abteilung Klima
Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Muttenz, 24.08.2020

Teilrevision der CO2-Verordnung - Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Burkhardt

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens Stellung zu nehmen zur Teilrevision der CO2-Verordnung, welche der Umsetzung der Revision des CO2-Gesetzes im Rahmen der Pa.IV Burkhardt 17.405 dient.

Die Raurica Wald AG ist mit 51% an der Holzkraftwerk Basel AG beteiligt und im Bereich der Nutzung der Holzenergie in grösserem Rahmen damit ein Pionier. Beiträge aus der Stiftung Klimaschutz haben es der Holzkraftwerk Basel AG bisher erleichtert, den Betrieb wirtschaftlich zu gestalten. Mit der Revision des CO2-Gesetzes wird es massiv schwieriger werden, die Voraussetzungen im Jahr 2021 zu erfüllen. Dies würde für den Betrieb der Holzkraftwerk Basel AG eine massive Erschwerung bedeuten und im schlimmsten Fall die Reinvestitionskraft so stark mindern, dass ein Weiterbetrieb nach der Lebensdauer der Holzfeuerung gefährdet ist.

Vorbemerkung

Holzenergie ist nach der Wasserkraft die wichtigste erneuerbare Energie unseres Landes. Sie deckt einen Teil unseres Wärmebedarfs und darf als systemrelevant bezeichnet werden. In der Energiestrategie 2050 nimmt Holzenergie eine wichtige Rolle ein. CO2 Kompensationen sind für die Holzenergie trotz effizienten Anlagen unabdingbar. Der Verkaufspreis von Energie hängt massgeblich vom Angebot fossiler Energien ab. Mit dem einheimischen Rohstoff kann diese Schwelle der tiefen Weltmarktpreise nicht erreicht werden, daher sind Gelder über Kompensation weiterhin unerlässlich.

Wir begrüssen in dieser Teilrevision die Anpassungen der Artikel 40 und 42 für die Zuteilung von Emissionsrechten und der Möglichkeit der freiwilligen Teilnahme am „EHS“.

Zu den einzelnen Anpassungen äussern wir uns wie folgt:

Unzulässigkeit selbst durchgeführter Projekte (Art. 90 und 91)

Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen, soll aufgehoben werden. Der erläuternde Bericht spricht diesen pauschal die Zusatzlichkeit nach 2020 ab (S. 19). Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 Emissionsverminderungen im Umfang von rund 150'000 Tonnen CO₂eq entzogen.

Dies führt dazu, dass solche Projekte keine CO₂-Tonnen mehr verkaufen können und auch der die Möglichkeit zum Verkauf der Emissionseinsparungen in Frage gestellt. Zudem besteht die Gefahr, dass diese Projekte ggf. den Betrieb einstellen müssen. Diese neue Verordnung hat das Potential langjährige Bestrebungen zum Klimaschutz zu vernichten.

Rätselhaft ist die in diesem Zusammenhang im erläuternden Bericht getätigte Aussage, der Wegfall der selbst durchgeführten Projekte sollte zu mehr neuen Kompensationsprojekten im Jahr 2021 führen (S. 26). Zum jetzigen Zeitpunkt können praktisch keine neuen Projekte im Jahr 2021 mehr ausgelöst werden. Die Vorlaufzeit bis zur Registrierung von Kompensationsprojekten und deren anschliessender technischer Implementierung liegt typischerweise bei 12 bis 18 Monaten. In Kombination mit der Auflage, nur im Jahr 2021 erzielte Emissionsverminderungen anrechnen zu können, sowie dem höheren Kompensationssatz führt somit der sachlich auf tönernen Füüssen stehende Ausschluss selbst durchgeführter Projekte direkt in die Nichteinhaltung der Kompensationspflicht.

Unzulässigkeit von Mehrleistungen

Das System der CO₂-Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung wird durch das Übergangsgesetz um ein Jahr bis Ende 2021 verlängert. Es ist nicht nachvollziehbar, warum dies nicht auch für die Möglichkeit gilt, dass sich die Betreiber von Anlagen mit Verminderungsverpflichtung Bescheinigungen ausstellen lassen können für die Erzielung von Emissionsverminderungen, dank denen der Reduktionspfad um mehr als 5% unterschritten wird. Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 rund 100'000 Bescheinigungen entzogen, womit die Nichterfüllung der Kompensationspflicht 2021 nochmals wahrscheinlicher wird. Für die Betreiber der Anlagen entfällt der Anreiz, entsprechende zusätzliche Emissionsverminderungen zu erzielen; die gegenteilige Behauptung im erläuternden Bericht (S. 9) ist unfundiert.

Konkret stellen wir somit die folgenden Anträge:

- **Art. 12 Abs. 2:**
Die Bescheinigungen werden für Emissionsverminderungen im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad abzüglich 5 Prozent und den Treibhausgasemissionen im betreffenden Jahr, letztmals 2021, ausgestellt.
- **Art. 89 Abs. 1 Bst. e:**
für das Jahr 2021: 11 Prozent.

RAURICA WALD AG

- Art. 90 Abs. 1:
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]
- Art. 91 Abs. 2:
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]
- Art. 91 Abs. 3:
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]
- Art. 140 Abs. 3 (neu):
Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.
(Alternativ könnte ein Art. 139a geschaffen werden mit dem Titel «Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen aus dem Zeitraum 2013-2020» und demselben Text als Inhalt.)

Im Übrigen begrüßen wir die im Artikel 6 und 14 betreffenden Anpassungen. Sie erhöhen die Transparenz des Kompensationsinstruments, was dessen Glaubwürdigkeit stärkt. Dies liegt in unserem Interesse, da wir unverändert das Kompensationsinstrument für ein geeignetes und wirksames Element der Schweizer Klimapolitik halten.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen im Voraus.

Freundliche Grüsse
Raurica Wald AG



Stephan Rüdlinger
Geschäftsführer



Lukas Ziegler
Leiter Finanzen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Tägerwilen 17.08.2020

Eingabe zur Anhörung der CO2-Verordnung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Wir beziehen uns auf die laufende Vernehmlassung zur CO2-Verordnung. Da auch unsere Unternehmung Autos importiert, möchten wir Ihnen hiermit unsere diesbezüglichen Anliegen zukommen lassen.

Die Pflicht zum Versand von Dokumenten ans ASTRA für die Besteuerung von nicht typengenehmigten Fahrzeugen (Typenschein X) verursacht in unserem Betrieb einen grossen Papierkrieg. Mit Entfall dieser Auflage würden unsere bürokratischen Umtriebe wieder auf ein annehmbares Mass reduziert.

Auch sind wir erstaunt darüber, dass Amerikaner nicht wie Europäer von speziellen Nischenzielen profitieren können, denn damit werden sie im Konkurrenzkampf erheblich schlechter gestellt. Entsprechend möchten wir Sie hiermit darum bitten, diese Diskriminierung zu beheben, indem auch für die davon betroffenen Marken und Modelle Nischenziele beantragt werden können.

Zudem haben wir ursprünglich angenommen, dass die Besteuerung nur für Neuwagen gilt. Die in Artikel 17 festgehaltene 6 monatige Frist besteuert aber auch Occasionen, was aus unserer Sicht dem Sinn des CO2-Gesetzes widerspricht und zu Doppelbesteuerungen mit der EU führt. Wir möchten Sie deshalb darum bitten, diese Frist entfallen zu lassen.

Zuletzt fragen wir uns, wieso ein allfälliger CO2-Bonus am Jahresende nicht auf das nächste Jahr übertragen werden kann und sehr umweltfreundliche Fahrzeuge nicht mehr mehrfach mit dem Faktor 2 zählen und die Limitierung von 7,5g wegfallen könnte. Mit einer Änderung bzw. Weiterführung dieser beiden Elemente könnte aus unserer Sicht noch viel mehr CO2 eingespart werden.

Für Ergänzungen oder Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung!

Freundliche Grüsse

Replace Car GmbH
~~Schützenstrass- 1~~ 7
~~8274 Tägerwilen~~



Au cœur de la forêt

Schweizerischer Forstverein
Société forestière suisse
Società forestale svizzera

Regina Wollenmann
Präsidentin SFV
Rosenweg 1
CH-7000 Chur

Tel +41 (0)76 572 73 44

www.forstverein.ch

Bundesamt für Umwelt (BAFU)
Sektion Klimapolitik
per E-Mail an:
raphael.bucher@bafu.admin.ch

Zürich, 20. August 2020

Vernehmlassungsantwort zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung, SR 641.711)

Sehr geehrter Herr Bucher, sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Änderung der CO₂-Verordnung (SR 641.711) Stellung zu nehmen.

Der Schweizerische Forstverein (SFV) setzt sich für die Erhaltung des Waldes und dessen Funktionen im Dienst der Allgemeinheit sowie für die Förderung einer nachhaltigen, möglichst naturnahen und gesunden Waldwirtschaft ein.

Stellungnahme zur Teilrevision der Verordnung

Die vergangenen zwei Jahre haben mit den grossen Trockenheitsschäden im Wald deutlich vor Augen geführt, welche tiefgreifende Veränderungen der Klimawandel im Wald hervorruft. Grossflächige Zusammenbrüche der bestehenden Waldbestände gefährden den Schutz der Bevölkerung vor Naturgefahren sowie die sichere Nutzung der Wälder für die Erholung und verursachen grosse wirtschaftliche Schäden für die Waldbesitzerinnen und -besitzer. Für das Ökosystem Wald sind eine rasche Reduktion der Treibhausgasemissionen und die damit verbundene Eingrenzung des Klimawandels deshalb von zentraler Bedeutung. Die mit der Verordnung angestrebten Reduktionen sind ein Zwischenschritt, aus Sicht des SFV wären in Anbetracht der dringlichen Lage durchaus ambitioniertere Ziele angezeigt.

Wir bitten Sie, sehr geehrter Herr Bucher, sehr geehrte Damen und Herren, unsere Anliegen zu Gunsten der Walderhaltung zu berücksichtigen und eine weitere Reduktion der Treibhausgasemissionen mit Nachdruck zu verfolgen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Forstverein

Dr. Regina Wollenmann
Präsidentin

Rue de la Fiaz 25
CH-2300 La Chaux-de-Fonds

Tél. 032 924 50 00
Fax 032 924 50 09

E-mail: sde@sde.ch
www.sde.ch

TVA CHE-102.358.335

Madame
Andrea Burkhardt
Division Climat
Office fédéral de l'environnement
3003 Berne

La Chaux-de-Fonds, le 6. Août 2020

Révision partielle de l'ordonnance sur le CO₂ – Prise de position

Chère Madame Burkhardt

C'est avec plaisir que nous prenons position dans le cadre de la procédure de consultation concernant la révision partielle de l'ordonnance sur le CO₂ en vue de mettre en œuvre la révision de la loi sur le CO₂ dans le cadre de l'initiative parlementaire Burkart 17.405.

La Fondation pour la protection du climat et la compensation de CO₂ Kliik est le groupement sectoriel de compensation de CO₂ mis en place dans le cadre de la loi sur le CO₂. Elle accomplit pour le compte des sociétés pétrolières responsables de la mise à la consommation de carburants fossiles l'obligation légale qui leur incombe de compenser une partie des émissions de CO₂ résultant de l'utilisation des carburants.

La modification proposée de la réglementation de l'obligation de compenser applicable aux importateurs de carburants dans les articles 89 à 91, qui nous concerne directement, entraîne un durcissement considérable, qui rend quasiment impossible l'accomplissement de l'obligation de compenser en 2021. Même le rapport explicatif partage ce constat (p. 26). Il nous semble préoccupant que le régulateur établisse des exigences et définisse les conditions cadre de leur accomplissement de telle manière qu'il s'avère très probablement impossible de les respecter – particulièrement lorsque cela peut entraîner des sanctions d'un ordre de grandeur d'environ 100 millions de francs, qui reviendraient à la caisse générale de la Confédération. D'autant plus que ces durcissements se font sans nécessité et sont faiblement motivés.

Dans ce qui suit, nous prenons position quant aux différentes modifications proposées par thème et non dans l'ordre des articles:

1) Taux de compensation (art. 89)

Suivant le rapport explicatif, le montant du taux de compensation de 12% en 2021 s'explique par un besoin supplémentaire de réduction de 800'000 tonnes de CO₂eq par rapport à l'année 2020, qui résulte quant à lui de l'objectif de réduction légal de 21.5% par rapport à 1990. L'instrument de la compensation doit donc assurer à lui seul plus de 300'000 tonnes de CO₂eq ou presque 40% de cet objectif de réduction.

Il semble étonnant que les autres instruments de la loi sur le CO₂ – notamment la taxe sur le CO₂, le Programme Bâtiments, le système d'échange de quotas d'émission et les prescriptions concernant les émissions des véhicules – soient si inefficaces qu'à eux tous ils ne parviennent même pas à fournir les deux-tiers des effets de réduction nécessaires. Mais il nous semble surtout contestable de faire porter la quantité manquante résiduelle à un seul des instruments, pour ainsi dire en guise de «levier de dernier ressort». Par ailleurs, au cours de la période d'obligation 2013 à 2020, l'augmentation du taux de compensation était en moyenne de seulement 1.25% par an. Dans ce contexte, une augmentation de 2% pour la seule année 2021 semble disproportionnée.

2) Prise en compte exclusive des réductions d'émissions obtenues en 2021 (art. 91)

Le rapport explicatif ne motive pas pourquoi l'obligation de compenser pour l'année 2021 doit être accomplie entièrement au moyen de réductions d'émissions obtenues en 2021. Il constate simplement de manière laconique que ce procédé est le même qu'en 2020.

Or cette réglementation, qui constitue un durcissement significatif par rapport aux années 2013 à 2019, s'applique en 2020 pour une raison bien spécifique, qui n'est pas donnée pour l'année 2021: la loi nationale sur le CO₂ ne connaît qu'une année cible, l'année 2020, tandis que l'engagement international au titre du Protocole de Kyoto porte sur la période cible 2013 à 2020. Par conséquent, au niveau national c'est le bilan d'émissions 2020 qui est décisif, alors qu'à l'international c'est le bilan d'émissions pour la période 2013 à 2020. Au niveau national, l'anticipation ou le rattrapage de réductions d'émissions n'est pas possible en 2020, contrairement aux années précédentes.

Pour la période d'engagement qui débute en 2021 sous l'Accord de Paris et dure jusque 2030, la Suisse a donné à l'international deux objectifs d'émissions, un objectif périodique pour les années 2021 à 2029 et un objectif pour la seule année 2030. L'anticipation ou le rattrapage de réductions d'émissions est donc possible dans les années 2021 à 2029, comme c'était le cas pour les années 2013 à 2019.

C'est seulement en raison de la lenteur du processus législatif que l'année 2021 apparaît en tant qu'année cible singulière. Si la loi révisée sur le CO₂ était entrée en vigueur comme prévu au début de la nouvelle période le 1^{er} janvier 2021, l'année 2021 aurait été considérée comme faisant partie intégrante de la période 2021 à 2029, flexible quant au moment d'obtention des réductions d'émissions. Il n'existe donc aucune nécessité de fait de placer l'année 2021 sur le même pied que l'année 2020 en ce qui concerne la prise en compte de réductions d'émissions pour l'accomplissement de l'obligation de compenser.

3) Report sur l'année 2021 d'attestations non utilisées de la période 2013 à 2020

Lors du traitement de l'initiative parlementaire Burkart, le législateur a omis d'instaurer une disposition transitoire qui règle le report sur l'année 2021 des attestations délivrées au cours de la période 2013 à 2020 non encore utilisées. Dans le cadre de la révision de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2020 (art. 57 al. 3), leur report sur les années 2021 à 2025 est assuré, ce qui n'a été contesté à aucun moment du débat à ce jour.

Mais comme les dispositions transitoires de l'actuelle loi sur le CO₂ ne traitent pas du report d'attestations, étant donné qu'avant 2013 celles-ci n'existaient pas encore, cet aspect est en quelque sorte tombé entre deux chaises. Le Conseil fédéral pourrait apporter une correction par voie d'ordonnance sans contrevenir à la volonté du Parlement.

Ce point et le point précédent sont étroitement liés: c'est seulement si les attestations excédentaires de la période 2013 à 2020 peuvent être utilisées en 2021 qu'il est *de facto* possible de prendre en compte en 2021 des réductions d'émissions autres que celles obtenues en 2021.

4) Non admissibilité de projets auto-réalisés (art. 90 et 91)

La possibilité de satisfaire à l'obligation de compenser par le biais de projets auto-réalisés doit être supprimée. Le rapport explicatif conteste en bloc leur additionnalité après 2020 (p. 19). L'instrument de la compensation se voit ainsi retirer en 2021 des réductions d'émissions à hauteur d'environ 150'000 tonnes de CO₂eq.

Étant donné que l'additionnalité des plus de 100 projets concernés fait depuis 2013 chaque année l'objet d'un examen méticuleux, la question se pose de savoir pourquoi tous ces projets devraient soudainement ne plus s'avérer additionnels le 1^{er} janvier 2021. D'autant plus que le rapport admet que, sans les recettes issues de la vente des réductions d'émissions, les projets pourraient rencontrer des difficultés financières pouvant mener jusqu'à leur abandon – ce qui reviendrait à une preuve claire et nette de leur additionnalité (p. 26).

Il est déconcertant de lire dans le rapport explicatif que la suppression des projets auto-réalisés devrait avoir une incidence positive sur les nouveaux projets de compensation en 2021 (p. 26). Au stade actuel, il n'est quasiment plus possible d'amorcer de nouveaux projets pour 2021. Le délai pour l'enregistrement de projets de compensation et leur mise en œuvre technique est typiquement de 12 à 18 mois. Combinée à l'exigence de ne pouvoir prendre en compte que des réductions d'émissions obtenues en 2021 et au taux de compensation plus élevé, l'exclusion des projets auto-réalisés, objectivement difficilement justifiable, mène directement au non respect de l'obligation de compenser.

5) Non admissibilité des prestations supplémentaires

Le système d'exemption de la taxe sur le CO₂ par engagement de réduction est prolongé d'un an jusque fin 2021 par la loi transitoire. Il est difficile de comprendre pourquoi la même disposition ne s'applique pas aussi à la possibilité accordée aux exploitants d'installations avec engagement de réduction de se faire délivrer des attestations pour la réalisation de réductions d'émissions grâce auxquelles ils surpassent leur trajectoire de réduction de plus de 5%. En 2021, l'instrument de la compensation perd ainsi environ 100'000 attestations, rendant encore plus probable le non respect de l'obligation de compenser en 2021. Les exploitants des installations perdent quant à eux l'incitation à réaliser de telles réductions d'émissions supplémentaires; l'affirmation contraire dans le rapport explicatif (p. 9) est infondée.

Requêtes

Concrètement, nous soumettons donc les requêtes suivantes:

- **Art. 12 al. 2:**
Les attestations pour les réductions d'émissions sont délivrées à hauteur de la différence entre la trajectoire de réduction, moins 5%, et les émissions de gaz à effet de serre au cours de l'année concernée, et ce pour la dernière fois en 2021.
- **Art. 89 al. 1 let. e:**
pour l'année 2021: 11%.

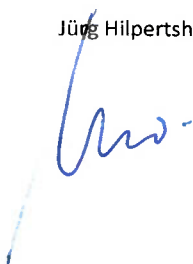
- **Art. 90 al. 1:**
[pas de modification de l'actuelle ordonnance sur le CO₂]
- **Art. 91 al. 2:**
[pas de modification de l'actuelle ordonnance sur le CO₂]
- **Art. 91 al. 3:**
[pas de modification de l'actuelle ordonnance sur le CO₂]
- **Art. 140 al. 3 (nouveau):**
Les attestations pour des projets et des programmes de réduction des émissions réalisés en Suisse délivrées dans les années 2013-2020 et non utilisées peuvent être utilisées en tant qu'attestations en 2021. (ou alors, créer un art. 139a intitulé «Report d'attestations non utilisées de la période 2013-2020» avec le même texte)

Nous saluons par ailleurs les modifications concernant les articles 6 et 14. Elles augmentent la transparence de l'instrument de la compensation, renforçant ainsi sa crédibilité. Ceci est dans notre intérêt, car nous continuons à considérer l'instrument de la compensation comme un élément adéquat et efficace de la politique climatique suisse.

Avec nos meilleures salutations

Scierie des Eplatures SA

Jürg Hilpertshauser

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Jürg Hilpertshauser', is written over the printed name.

Bundesamt für Umwelt BAFU
3003 Bern

Raphael.bucher@bafu.admin.ch

Sissach/Fribourg, 21. August 2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir begrüßen die Gelegenheit, zur Teilrevision der CO₂-Verordnung Stellung nehmen zu können.

Der Verein Solarspar besteht seit bald 30 Jahren. Er entwickelt, baut und betreibt Photovoltaik-Anlagen – inzwischen sind es gut hundert – und setzt sich aktiv für Energieeffizienz ein. Seit seiner Gründung ist den heute rund 13'000 Solarspar-Mitglieder der Klimaschutz ein wichtiges Anliegen. Solarspar fördert deshalb auch in Ländern des Südens Energie- und Klimaschutzprojekte.

Wir fordern momentan auch beim BFE im Rahmen der laufenden Vernehmlassungen eine schnellere und verstärkte Umsetzung der Energiestrategie 2050 im Rahmen der Energiegesetzgebung und Verordnungen. Diese Strategie ist noch unvollständig, aber auch undenkbar ohne gleichzeitig Verstärkung und Beschleunigung der klimapolitischen Massnahmen.

Wir betrachten die Verzögerung der Totalrevision der CO₂-Gesetzgebung angesichts der immer drängenderen Klimakrise mit Besorgnis. Die Glaubwürdigkeit der Schweiz im Rahmen ihrer Verpflichtungen zur Umsetzung des Pariser Abkommens steht auf dem Spiel.

Die Teilrevision bietet die Chance, die Schweizer Klimapolitik trotzdem vorwärts zu bringen und die 2021 in Kraft tretenden Pariser Klimaziele schnellstmöglich in Angriff zu nehmen. Dafür braucht es deutlich griffigere Massnahmen als vorgeschlagen.

Die vorgesehene Erhöhung der CO₂-Abgabe und die Regelung der Auslandzertifikate sind ungenügend.

Besonders hoch ist der Handlungsbedarf im Bereich der Mobilität, wo wir stärkere Massnahmen beim Import von Neuwagen und im Bereich der Treibstoffe fordern. Solarspar fördert die E-Mobilität aktiv und wünscht sich, dass diese auch preislich konkurrenzfähiger gegenüber fossil betriebenen Fahrzeugen wird. Wir sind sehr besorgt, dass dieser wichtige Sektor bisher seine bescheidenen Klimaziele nicht annähernd erreicht.

Der Bundesrat hat es hier in der Hand, wesentlich ambitionierter handeln.

Vielen Dank im Voraus für eine sorgfältige Prüfung und Berücksichtigung unserer Anträge und Bemerkungen.

Mit freundlichen Grüssen



Markus Chrétien
Geschäftsleiter Solarspar



Christa Mutter
Mitglied des Solarspar-Vorstandes

Vernehmlassung des Vereins Solarspar zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂- Emissionen (CO₂-Verordnung)

Vernehmlassungsvorlage vom 4.5.2020

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/mitteilungen.msg-id-78837.html>

Vorbemerkung

Die bestehende CO₂-Verordnung zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war bisher klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen bisher nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen selbst den gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angemessen, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Diese Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch strikt auf das geltende CO₂-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Pa Iv 17.405 Burkart.

Berücksichtigt die Vorlage die besondere Ausgangslage aufgrund der gegen Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen?

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund des Corona-Virus erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten für 2020 überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Benzinkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.

Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als sie eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selber fest: „In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus¹.“ Das aktuell gültige System hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im CO₂-Gesetz vom Parlament festgelegte CO₂-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen.

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;
- c. *Streichen*

Begründung:

Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihr CO₂-Emissionen um die 9 g CO₂/km (Zielerreichung der ungewichteten Emissionen) senken müssen².“ Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der

¹ Medienmitteilung des Bundesrates vom 18.2.2020

² Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 50

Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.“

Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie von 2013 S. 7720 beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die CO₂-Reduktion auf 680'000 Tonnen CO₂ pro Jahr, wenn Art. 27 CO₂V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von Art 27 CO₂V 460'000 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des Bundesrates von 2017 S. 3 bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in verlangte, als massive Verwässerung bezeichnet: „Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der Vorgaben und der CO₂-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper⁴.“

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialien entsprechend festgehalten.⁵ Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht. Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt;
- b. im Referenzjahr 2021: **1-fach**;
- c. *Streichen*.

Begründung:

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

³ Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 32

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

⁵ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es schlicht viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus widerspricht aber jeder Logik.

Verzerrter Umrechnungsfaktor NEFZ - WLTP

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der Vernehmlassungsvariante der CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

Wir begrüssen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht⁶ geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsfächen von Neuwagenverkäufen aufgrund der Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt: Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1. 1. 2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1. 1. 2022) und somit nicht die Zeit der momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen. Zudem: Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel

⁶ Seiten 9 und 10

ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Biotreibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:
e. für das Jahr 2021: **15 Prozent.**

Begründung:

Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t CO₂ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in Betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und amortisiert werden können.

Im Weiteren ist es uns wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art 90/91.

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Antrag Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung:

Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Biofuels als Brennstoffe

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung befürchten wir, dass die betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art 46ff und Anhang 9)

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren CO₂-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und -Reifen in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen

Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

15%-Schwelle

Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.

Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich 1:1 zu übernehmen. Dies garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

5. Verminderungsverpflichtungen

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.

Auslandszertifikate

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen, also ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.

Erleichtertes Reporting (Art 97-99)

Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüssen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und anwendet.

Bundesamt für Umwelt BAFU
Abteilung Klima
CH-3003 Bern

Elektronisch: raphael.bucher@bafu.admin.ch

25. August 2020

Vernehmlassung der Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zur geplanten Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) Stellung nehmen zu können. Die Mitwirkungsmöglichkeit schätzen wir. Da Syngenta von der Verordnungsänderung betroffen sind, lassen wir Ihnen gerne hiermit unsere Stellungnahme zukommen. Darüber hinaus unterstützen wir die Stellungnahme unseres Branchenverbandes, Scienceindustries.

Syngenta zählt zu den führenden Agrarunternehmen weltweit. Unser Anspruch ist es, Ernährung der Weltbevölkerung zu gewährleisten. Durch erstklassige Forschung und die Entwicklung innovativer Lösungen für Nutzpflanzen tragen wir dazu bei, die Nachhaltigkeit, Qualität und Sicherheit in der Landwirtschaft zu verbessern. Unsere Technologien ermöglichen es Millionen von Landwirten auf der ganzen Welt, die begrenzten landwirtschaftlichen Ressourcen besser und nachhaltiger zu nutzen. 48 000 Mitarbeitende in mehr als 90 Ländern arbeiten daran, die Art und Weise des Anbaus von Nutzpflanzen langfristig zu verändern. Wir haben uns verpflichtet, mithilfe von Partnerschaften, Kooperationen und dem Plan für verantwortungsvolles Wachstum, dem Good Growth Plan, die Produktivität in der Landwirtschaft zu steigern, Ackerland vor Degradation zu bewahren, Biodiversität zu fördern und ländliche Gemeinschaften zu stärken.

In der Schweiz hat Syngenta in Monthey/VS und Kaisten/AG zwei bedeutende Produktionsstandorte, in Monthey/VS sogar den weltweit grössten Produktionsstandort. In Stein/AG betreibt Syngenta ein globales Forschungs- und Entwicklungszentrum und in Münchwilen/AG ein globales Zentrum für Produkteentwicklung. Insgesamt arbeiten für Syngenta an den genannten Standorten sowie in Basel und Dielsdorf ca. 2500 Personen.

Allgemeine Erläuterung:

Syngenta begrüsst die Anpassung der CO₂-Verordnung, welche die Verlängerung der bis Ende 2020 befristeten Instrumente des Klimaschutzes ermöglicht. Unsere Firma bekennt sich zu Klimazielen weltweit (Pariser Abkommen) und möchte auch in der Schweiz weiterhin einen Beitrag für deren Erreichung leisten, dafür müssen die gesetzlichen Rahmenbedingungen so geschaffen sein, dass die Planungssicherheit für die Wirtschaft gegeben ist.

Die Weiterführung ohne Unterbruch der Verminderungsverpflichtung und des Emissionshandelssystem bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes ist in dieser Hinsicht von fundamentaler Bedeutung. Ergänzend erachten wir es als wünschbar, dass im Rahmen der Teilrevision Hemmnisse für den Bezug von CO₂-armen Energieträgern unbedingt abgebaut werden sollen, wie z.B. der Bezug von Biogas oder die Substitution von fossilen Brennstoffen mit Strom. Letzteres entsteht durch die *unerklärliche* Übernahme des Emissionsfaktors für den Strommix der EU, welchem derjenige der Schweiz *nicht* entspricht.

Teilrevision der CO₂-Verordnung

Zu den einzelnen Artikeln äussern wir uns wie folgt:

Art. 12 Abs. 1 Einleitungssatz und Abs. 1bis

1 Betreibern mit Verminderungsverpflichtung nach Artikel 66 Absatz 1, für die ein Emissionsziel nach Artikel 67 gilt und die keine Projekte oder Programme nach Artikel 5 oder 5a durchführen, die vom Emissionsziel erfasste Emissionsvermindierungen bewirken, werden auf Gesuch hin Bescheinigungen für Emissionsvermindierungen im Inland in den Jahren 2013–~~2020~~ 2021 ausgestellt, wenn:

Art. 12 Abs. 2:

Die Bescheinigungen werden für Emissionsvermindierungen im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad abzüglich 5 Prozent und den Treibhausgasemissionen im betreffenden Jahr, letztmals ~~2020~~ 2021, ausgestellt.

Begründung:

Der Artikel bezieht sich auf Anlagenbetreiber, die energiesparende Investitionen in nicht amortisierbare Massnahmen getätigt haben und dabei viele Unwägbarkeiten und Risiken in Kauf genommen haben. Es ist nicht einleuchtend, wieso eine Änderung der Spielregeln während der laufenden Periode vorgenommen werden soll.

Art. 140 Abs. 3 (neu):

Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.

(Alternativ könnte ein Art. 139a geschaffen werden mit dem Titel «Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen aus dem Zeitraum 2013-2020» und demselben Text als Inhalt.)

Begründung:

Der Gesetzgeber hat es bei der Behandlung der durch die Pa. Iv. Burkart ausgelösten Teilrevision versäumt, eine Übergangsbestimmung zu schaffen, welche die Übertragung der in der Periode 2013 bis 2020 ausgestellten, aber nicht verwendeten Bescheinigungen ins Jahr 2021 regelt. Im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes nach 2020 (Art. 57 Abs. 3) ist deren Übertragung in die Jahre 2021 bis 2025 hingegen gewährleistet, was zu keinem Zeitpunkt der bisherigen Debatte umstritten war.

Da aber die Übergangsbestimmungen des geltenden CO₂-Gesetzes die Übertragung von Bescheinigungen nicht behandeln, weil diese vor 2013 noch gar nicht existierten, fiel dies nun gewissermassen zwischen Stuhl und Bank. Der Bundesrat könnte das auf Verordnungsstufe korrigieren, ohne damit dem Willen des Parlaments zuwiderzuhandeln.

Art. 146g Teilnahme am EHS per 1. Januar 2021

² *Betreiber von Anlagen, die nach Artikel 42 Absatz 1 am EHS teilnehmen wollen, müssen das Gesuch um Teilnahme am EHS beim BAFU in Abweichung von Artikel 42 Absatz 2 bis zum ~~28. Februar 2021~~ 31. Dezember 2021 einreichen.*

Begründung:

Unternehmen brauchen klare Rahmenbedingungen, um Entscheidungen zu treffen, welche für die ganze nächste Periode der Klimapolitik gelten und mit erheblichen Investitionen verbunden sind. Sollte das totalrevidierte CO₂-Gesetz nicht per 1.1.2022 in Kraft treten, laufen gemäss heutiger Gesetzeslage die Verminderungsverpflichtungen aus und die Betreiber der betroffenen Anlagen müssten die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe bezahlen.

Anlagen mit einer Gesamtfeuerungswärmeleistung von mind. 10 MW, die eine Tätigkeit gemäss Anhang 7 der aktuell geltenden CO₂-Verordnung ausüben, können auf Gesuch ins EHS eingebunden werden (Opt-in).

Damit die betroffenen Firmen ein allfälliges Opt-in Gesuch in Kenntnis der künftigen gesetzlichen Rahmenbedingungen stellen können, sollte die Frist für ein Opt-in Gesuch auf 31.12.2021 gelegt werden. Ansonsten ist davon auszugehen,

Teilrevision der CO₂-Verordnung

dass viele Anlagenbetreiber auf Zusehen hin ein Gesuch einreichen und dieses später bei Klarheit der Verhältnisse wieder zurückziehen. Damit wäre ein grosser und unnötiger administrativer Aufwand verbunden.

Anhang 9, Ziff. 3.1 Anpassungsfaktoren für Carbon Leakage

Für Sektoren und Teilspektoren, die nicht im Anhang des Beschlusses 2019/708/EU22 aufgeführt sind, werden die nach den Ziffern 2 und 4 berechneten Mengen mit den folgenden Anpassungsfaktoren multipliziert:

3.1.1 für das Jahr 2021: 0,3

3.1.2 für das Jahr 2022: 0,3

3.1.3 für das Jahr 2023: 0,3

3.1.4 für das Jahr 2024: 0,3

3.1.5 für das Jahr 2025: 0,3

3.1.6 für das Jahr 2026: 0,3

3.1.7 für das Jahr 2027: 0,225

3.1.8 für das Jahr 2028: 0,15

3.1.9 für das Jahr 2029: 0,075

3.1.10 für das Jahr 2030: 0

3.1.11 Für Forschungs- oder Entwicklungsanlagen und Sonderabfallverbrennungsanlagen gilt der Anpassungsfaktor 1 für die Jahre 2021 bis 2030.

Begründung:

Die Schweiz gehört weltweit zu den Ländern mit der dynamischsten Forschungstätigkeit. Sie wendet fast 3.4% ihres BIP für Forschung und Entwicklung auf. Im internationalen Vergleich gehört sie damit zu den Ländern, die im Verhältnis zu ihrem BIP am meisten für Forschung und Entwicklung ausgeben (4. Rang der OECD-Länder).

In Zahlen ausgedrückt gibt die Schweiz 22 Milliarden Franken für Forschung und Entwicklung aus. Der grösste Anteil wird von privaten Unternehmen finanziert (86%) und durchgeführt (71%). Im Bericht des World Economic Forums (WEF) über die weltweite Wettbewerbsfähigkeit 2016–2017 steht die Schweiz zum achten aufeinanderfolgenden Mal an erster Stelle (Quelle: EDA, Wissenschaft und Forschung in der Schweiz – Fakten und Zahlen).

Mit der Einführung des Anpassungsfaktors 1 für Forschungs- und Entwicklungsanlagen im EHS soll sichergestellt werden, dass der Forschungsstandort Schweiz auch weiterhin für private Investitionen attraktiv bleiben kann und die Arbeitsplätze in der Forschung und Entwicklung nicht ins Ausland abwandern.

Wir beantragen ebenfalls die Einführung eines Anpassungsfaktors 1 für Sonderabfallverbrennungsanlagen, welche sonst weiterhin hinsichtlich der gesetzlichen Rahmenbedingungen schlechter gestellt sind als ihre europäischen Mitbewerber. Die CO₂-Lenkungsabgabe stellt für die SAVA einen grossen Wettbewerbsnachteil dar, da die Mitbewerber im benachbarten Ausland keine Abgabe in dieser Form bezahlen müssen. Dazu sind SAVA in der EU nicht dem Emissionshandelssystem unterstellt. Bei SAVA die am Schweizer Emissionshandelssystem teilnehmen erfolgt die Allokation von Emissionsrechten aufgrund ihrer Prozessemissionen. Der Benchmark soll demzufolge in der nächsten Periode weiterhin 0.97 bleiben, wie es der Wirtschaft bereits kommuniziert wurde.

Anhang 9, Ziff. 4.1 indirekte Emissionen, Emissionsfaktor für Strommix in der Schweiz

*Für indirekte Emissionen aus verwendetem Strom werden keine kostenlose Emissionsrechte zugeteilt. Bei Benchmarks von Produktionsprozessen, die sowohl mit Brennstoffen als auch mit Strom betrieben werden können, werden die **realen**, indirekten Emissionen anhand der Herkunftsnachweise aus dem verwendeten Strom mit 0,376 t CO₂ pro MWh bestimmt. Ist dies nicht möglich, werden die indirekten Emissionen des verwendeten Stroms mit 0.169 t CO₂ pro MWh berechnet.*

Begründung:

Die tragende Säule der Schweizer Stromversorgung ist die Wasserkraft, welche 66% des Stroms produziert. Aus ökologischer Sicht ist der aktuelle Strommix der Schweiz im Vergleich mit der EU – wo 71 % aus Kohle, Gas und Öl produziert wird - äusserst CO₂-arm und trägt somit wesentlich zum Erreichen der Klimaziele bei. Der von der EU angesetzte Emissionsfaktor von 0,376 t CO₂ pro MWh_{el} wird den lokalen Gegebenheiten nicht gerecht und verhindert so die Möglichkeit der Betreiber von Anlagen im EHS, bei denen indirekte Emissionen bei der Berechnung der Zuteilung berücksichtigt werden, die sinnvolle Substitution mit Strom.

Teilrevision der CO₂-Verordnung

Wir schlagen vor, dass der Emissionsfaktor des bezogenen Strommixes jährlich anhand der Herkunftsnachweise für den verwendeten Strom berechnet werden soll. Kann dieser nicht ermittelt werden, werden die indirekten Emissionen für den verwendeten Strom mit 0,169 t CO₂ pro MWh_{el} bestimmt (Verbraucherstrommix, siehe BAFU: Klimawandel: Fragen und Antworten). Die Annahme eines Emissionsfaktors, welche die Rahmenbedingungen unnötig verschlechtert, ist unseres Erachtens nicht zweckmässig.

Ausserdem ist zu beachten, dass stromintensive Unternehmen u.a. in Deutschland eine Strompreiskompensation als Ausgleich für die emissionshandelsbedingt erhöhten Stromkosten erhalten (indirekte CO₂-Kosten): Die europäischen Stromversorger geben die CO₂-Kosten über eine Erhöhung der Strompreise an die Stromkunden weiter. Die Emissionshandelsrichtlinie der EU enthält Regeln, auf deren Grundlage Mitgliedsstaaten Unternehmen der energieintensiven Industrien einen Teil dieser indirekten Kostenbelastung durch den CO₂-Preis kompensieren können. Von dieser Möglichkeit der Strompreiskompensation haben in der Handelsperiode 2013-2020 Deutschland und sechs andere Mitgliedsstaaten Gebrauch gemacht. Für die Zeit ab 2021 sind die Regelungen der ETS-Richtlinie zur Strompreiskompensation etwas strikter; grundsätzlich können die Mitgliedstaaten aber das bisherige System fortführen.

Anhang 16, Berechnung der CO₂-Emissionen für Betreiber von Anlagen

Neues Kapitel:

Der Emissionsfaktor von Brennstoffen aus Biomasse ist null. Insbesondere auch für Biogasanteile in Gas aus Erdgasnetzen, deren ökologischer Mehrwert noch nicht veräussert wurde.

Begründung:

Mit der bisherigen Regelung können sich Betreiber von Anlagen im EHS (im Gegensatz zu Verminderungsverpflichtungen) den Biogasanteil in Gas aus Erdgasnetzen nicht anrechnen lassen (vergleiche dazu Anhang H.5, Vollzugsmitteilung EHS für Betreiber von Anlagen). Damit wird den Betreibern von Anlagen im EHS die einfache Substitution von Erdgas mit Biogas verwehrt. Mit einer Anrechenbarkeit kann über ein wirtschaftliches Instrument der Anteil an Biogas in der Schweiz erhöht werden. Das gleiche soll für Biogas gelten, welches aus Deutschland bezogen wird und dessen Herkunft durch ein Zertifikat nachgewiesen ist.

Weitere Anliegen:

Übergangsbestimmung zur Übernahme von Emissionsrechten in die nächste Periode

Die verbleibenden Emissionsrechte aus der aktuellen Periode (CHU2) sollen für die gesamte kommende Verpflichtungsperiode 2021-2030 übertragen werden können (und nicht nur für 2021), wie es im EU ETS der Fall ist. Eine Übergangsbestimmung soll in diesem Sinne formuliert werden.

Berücksichtigung technischer Lösungen wie CCS (Carbon Capture and Storage), CCU (Carbon Capture and Utilization) und CDR (Carbon Dioxide Removal)

Die Fabrikation und Herstellung von gewissen chemischen Produkten ist kohlenstoffintensiv. Die Abscheidung von CO₂ aus den Abgasen industrieller Prozesse ist ein effektiver Lösungsansatz. Der Grund, warum solche Technologien heutzutage nicht weit verbreitet sind, liegt an den damit verbundenen Kosten und den fehlenden Anreizen für diese Art von Investitionsprojekten. Beispielsweise können heute im EHS die CO₂-Reduktion dank solcher Technologien nicht angerechnet werden. Um die Klimaziele der Schweiz bis Ende 2050 erreichen zu können, werden aus unserer Sicht in Zukunft technologische Lösungen wie CCU, CCS und CDR eine wichtige Rolle spielen. Für unsere Branche ist es deshalb von entscheidender Bedeutung, dass sich die Reduktionsleistung, die mit solchen Projekten erzielt werden, von der Schweizer Klimapolitik anerkannt wird.

Wir schlagen für CCU/CCS folgende Wege im Vollzug des CO₂-Gesetzes vor, welche ergänzend zu anderen Massnahmen für die Berechnung der CO₂ Emissionsreduktionsleistung herangezogen werden können:

Teilrevision der CO₂-Verordnung

a) Lösungen wie CCU/CCS-Projekte gelten als inländische Kompensationsprojekte

*Anhang 3 der CO₂-Verordnung
(Art. 5 Abs. 1 Bst. a)*

*Emissionsverminderungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden
Für ein Projekt oder Programm zur Emissionsverminderung im Inland werden keine Bescheinigungen ausgestellt,
wenn die Emissionsverminderungen erzielt werden durch:*

- a. den Einsatz von Kernenergie;*
- ~~b. den Einsatz biologischer oder geologischer CO₂-Sequestrierung; ausgenommen ist die biologische CO₂-Sequestrierung in Holzprodukten;~~*
- bbis. die Wiedervernässung von Mooren und Feuchtgebieten;*
- c. Forschung und Entwicklung oder Information und Beratung;*
- d. den Einsatz biogener Treibstoffe, die den Anforderungen des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1962 und der dazugehörigen Ausführungsvorschriften nicht entsprechen;*
- e. einen Treibstoffwechsel von Benzin- oder Dieselfahrzeugen zu Erdgasfahrzeugen; ausgenommen ist der Wechsel ganzer Fahrzeugflotten;*
- f. den Ersatz von fossilen Heizkesseln durch fossile Heizkessel.*

Momentan gilt für Kompensationsprojekten u.a. die folgende Grundanforderung (Vollzugsmitteilung für Kompensationsprojekte, Kapitel 2.1):

...

- Die Emissionsverminderungen wurden nicht in einem Unternehmen erzielt, das am Emissionshandelssystem (EHS) teilnimmt (Art. 5 Abs. 1 Bst. c Ziff. 2 CO₂-Verordnung).

...

Die Einzelheiten, wie CCS/CCU für Kompensationsprojekte anrechenbar sind (Abgrenzung gegenüber EHS, Emissionsverminderung bei CCS bzw. bei CCU etc.), müssen noch ausgearbeitet werden. Unseres Erachtens kann man entweder ein separates Unterkapitel unter Anhang 3 ergänzen oder das BAFU kann dies in der Vollzugsmitteilung für Kompensationsprojekte regeln.

b) Die durch Lösungen wie CCU/CCS-Projekte eingefangenen direkten CO₂-Emissionen sind im EHS-Monitoringbericht abzugsfähig

Wir schlagen vor, den Anhang 16 der CO₂-Verordnung wie folgt zu ergänzen:

*Anhang 16
(Art. 51)*

Anforderungen an das Monitoringkonzept

Neu: Kapitel 4 CO₂-Reduktionen aus technischen Lösungen wie CCS/CCU-Projekten

4.1 Die CO₂-Reduktion aus CCS/CCU-Anlagen innerhalb des EHS-Perimeters führen zu keiner Anpassung der Zuteilung kostenloser Emissionsrechte.

4.2 Nach der Umsetzung eines CCS/CCU-Projektes können die an der Quelle «eingefangenen» CO₂-Emissionen aus fossilen und geogenen Quellen für EHS-Unternehmen im EHS-Monitoringbericht von den direkten CO₂-Emissionen vollumfänglich abgezogen werden.

4.3 Die CO₂-Emissionen, die aus Biomasse entstehen und innerhalb des EHS-Perimeters eingefangen werden, können zusätzlich von den direkten CO₂-Emissionen abgezogen werden (negative CO₂-Emissionen).

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen sowie derer von Scienceindustries danken wir Ihnen bestens.


Teilrevision der CO₂-Verordnung

Freundliche Grüsse

Syngenta Crop Protection AG



Roman Mazzotta
Länderpräsident Syngenta Schweiz



Dr. Marco Semadeni
Environmental Affairs Schweiz

RACCOMANDATA

Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Umwelt
Abteilung Klima
3003 Bern

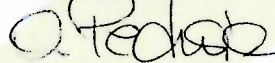
Giubiasco, 21 agosto 2020

Stellungnahme zur Teilrevisione der CO₂-Verordnung

- | | | | |
|---|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> a vostra richiesta | <input type="checkbox"/> da firmare | <input type="checkbox"/> da noi controllato | <input type="checkbox"/> per Vs. incarti |
| <input type="checkbox"/> come d'accordo | <input type="checkbox"/> da inoltrare | <input type="checkbox"/> da noi firmato | <input type="checkbox"/> p.f. restituire |
| <input type="checkbox"/> da approvare | <input type="checkbox"/> da pagare | <input type="checkbox"/> di ritorno. Grazie. | <input type="checkbox"/> p.f. telefonare |
| <input type="checkbox"/> da controllare | <input type="checkbox"/> da trattare | <input type="checkbox"/> per conoscenza | <input type="checkbox"/> _____ |
| <input type="checkbox"/> da evadere | <input type="checkbox"/> per presa di posizione | <input type="checkbox"/> per una vostra offerta | <input type="checkbox"/> _____ |

Teris SA

La cancelleria:



Ornella Pedroia

Teris SA

Teleriscaldamento
del Bellinzonese
Strada dell'Argine 5
6512 Giubiasco

T. 091 850 06 24
F. 091 850 06 07
info@teris.ch
www.teris.ch

Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Umwelt
Abteilung Klima
3003 Bern

Giubiasco, 21. August 2020

Stellungnahme zur Teilrevision der CO₂-Verordnung

Sehr geehrte Damen und Herren,

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Teilrevision der CO₂-Verordnung, welche der Umsetzung der Revision des CO₂-Gesetzes im Rahmen der Pa. Iv. Burkart 17.405 dient, Stellung zu nehmen.

Teris Teleriscaldamento del Bellinzone AG (Teris) vertreibt seit 2010 ein Fernwärmenetz, welches die Abwärme des Kehrrechtsverbrennungsanlage (KVA) in Giubiasco verwertet. Im Jahr 2019 sind 50 GWh Wärme an 115 Kunden verteilt worden, was zu einer Reduktion des CO₂ Ausstoss von ungefähr 12'800 ton ermöglicht hat.

Die vorgeschlagene Anpassung der uns direkt betreffenden Regulierung der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure in den Artikeln 89 bis 91 bringt eine erhebliche Verschärfung mit sich, welche die Erfüllung der Kompensationspflicht im Jahr 2021 nahezu unerfüllbar macht. Sogar der erläuternde Bericht räumt dies ein (S. 25). Wir halten es für bedenklich, wenn der Regulator Auflagen macht und die Rahmenbedingungen zu deren Erfüllung so setzt, dass sie mit der allergrössten Wahrscheinlichkeit nicht eingehalten werden können – insbesondere, wenn dies eine Strafzahlung in der Grössenordnung von gegen 100 Mio CHF zur Folge haben kann, die in die allgemeine Bundeskasse fliesst. Dies gilt umso mehr, als die Verschärfungen ohne Not erfolgen und schwach begründet sind.

Die publizierte Teilrevision trifft uns direkt zu, und demzufolge erlauben wir uns zu den vorgeschlagenen Anpassungen im Einzelnen wie folgt zu äussern.

Unzulässigkeit selbst durchgeführter Projekte (Art. 90)

Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbstdurchgeführten Projekten nachzukommen, soll aufgehoben werden. Der erläuternde Bericht spricht diesen pauschal die Zusätzlichkeit nach 2020 ab (S. 19). Damit werden in der Schweiz dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 Emissionsverminderungen im Umfang von rund 150'000 Tonnen CO₂-eq entzogen.

Teris SA

Teleriscaldamento
del Bellinzone
Strada dell'Argine 5
6512 Giubiasco

T. 091 850 06 24
F. 091 850 06 07
info@teris.ch
www.teris.ch



Da die Zusätzlichkeit der über 100 betroffenen Projekte seit 2013 jährlich akribisch geprüft wird, stellt sich die Frage, weshalb diese alle auf einen Schlag mit dem Neujahrstag 2021 nicht mehr additionell sein sollten. Dies umso mehr, als eingeräumt wird, dass die Projekte ohne die Einnahmen aus dem Verkauf der Emissionsverminderungen in finanzielle Schwierigkeiten geraten können und allenfalls sogar deren Einstellung droht – was ja ein eindeutiger Beleg ihrer Zusätzlichkeit wäre (S. 26).

Anträge

Konkret stellen wir somit die folgenden Anträge:

Art. 90 Zulässige Kompensationsmassnahmen

Abs. 1: [Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]

Begründung

Gemäss dem Bericht von Eidgenössischer Finanzkontrolle EFK¹, sind selbstdurchgeführte Projekte nicht akzeptiert, auch wenn die gesetzlichen Rahmenbedingungen gegeben sind (Seite 29-31). Es ist nachvollziehbar, dass in Rahmen ein Erläuternder Bericht nicht in den einzelnen Projekten eingegangen wird, aber man sollte auch nicht allgemeine Schlussfolgerungen ziehen. Wir bezweifeln folgende Hauptpunkte und Aussagen:

1. Beim Inkrafttreten des neuen Recht in 2013, waren die erste abgegebene Monitoringberichte und Referenzentwicklungen nicht komplett und mit ungenügender Qualität. Diese Dokumente wurden aber jedes Jahr kontinuierlich gemäss revidierten Anleitungen und Leitfaden des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) angepasst. Ausserdem, dies Situation war oft bei kleinere Projekte und weniger bei den grösseren Projekten zu vermerken. Wir haben für Teris seit Anfang detaillierte und unabhängig geprüfte Monitoringsberichte abgegeben, es wurde nie eine Doppelzahlung festgestellt und haben die Qualität der Dokumente ständig verbessert. Wir waren auch jährlich durch ein offizielle unabhängigen vom BAFU zugelassene Verifizierungsstelle geprüft.
2. Es wurde juristisch abgeklärt, dass die Anrechenbarkeit der selbstdurchgeführten Projekte gegeben ist²;
3. Die vertraglichen Vereinbarungen hinsichtlich der Finanzierung zwischen die Stiftung Klimarappen (SKR) und folgendes die Klik und Teris für die erzielte Emissionsminderungen sind nicht vertraulich und können aus dem Geschäftsbericht eruiert werden.

¹ Prüfung der CO₂-Kompensation in der Schweiz, EFK-15374 inkl. Stellungnahme / 25. Mai 2016

² Anhang 4, EFK-15374



Wir danken Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren, dass Sie bei der Weiterbehandlung dieses Geschäftes unseren Ausführungen und Anliegen Beachtung schenken.

Bei Rückfragen zu unserer Stellungnahme oder Hinweisen stehen wir natürlich gerne weiterhin zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

TERIS SA



Andrea Papina
Presidente del CdA



Andrea Fabiano
Direttore

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Oberweningen, 21. August 2020

Stellungnahme zur Änderung der CO2-Verordnung / laufende Anhörung

Sehr geehrte Damen und Herren

Unsere Firma ist im Import von Personenwagen tätig und deshalb auch vom CO2-Gesetz und der dazugehörigen Verordnung betroffen. Deshalb möchten wir Sie im Bezug auf die laufende Anhörung um folgende Änderungen bitten:

- **Entfall der 6-Monats Frist zur Besteuerung von jungen Occasionen:** Diese Frist ist ungerecht, weil sie die Autos nach der ersten Inverkehrsetzung in der EU ein zweites Mal besteuert.
- **Entfall des Papierversands ans ASTRA:** Der Versand aller für die Zulassung wichtigen Dokumente ans ASTRA bei Typenschein X Autos führt in unserem Betrieb zu längeren Standzeiten und höheren Kosten.
- **Erlass von Nischenzielen für Amerikaner:** Momentan werden Autos, die nicht aus der EU stammen, durch die fehlenden Nischen- und Kleinherstellerziele ohne nachvollziehbaren Grund benachteiligt.
- **Ermöglichung der Übertragung von CO2-Guthaben:** Verfügt ein Importeur nach Ablauf einer Abrechnungsperiode über Guthaben in seiner CO2-Abrechnung, sollen diese aufs nächste Jahr übertragen werden können, damit man sie nicht möglichst aufbrauchen muss.
- **Verlängerung der Mehrfachgewichtung:** Die 2-fache Gewichtung von Autos, die unter 50g CO2/km emittieren, soll auch in Zukunft weitergeführt werden, da das ein grosser Anreiz für den Import solcher Personenwagen darstellt. Die kontraproduktive Limitierung von 7,5g sollte wegfallen.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Wünsche und halten uns für weitere Informationen oder Fragen zur Verfügung

Mit freundlichen Grüssen

Touring Garage AG

Katrin Rau, Geschäftsleitung

Elektronisch verschickt an:
Raphael.bucher@bafu.admin.ch

Zürich, 25. August 2020

Stellungnahme zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, die Umsetzungsvorschläge der Verwaltung zum verlängerten CO₂-Gesetz zu prüfen.

Wir stellen fest, dass wiederum die gesetzgeberische Kompetenz für mehr Klimaschutz nicht genutzt werden soll und entsprechende Unterlassungen des Bundesrates aus früheren Jahren nicht korrigiert werden. Dies betrifft insbesondere die Neuwagenregelung, die Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure und die Erhöhung der CO₂-Abgabe.

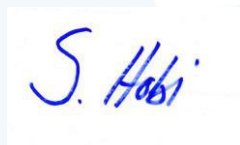
Für eine wirkungsvolle CO₂-Verordnung sind folgende Anpassungen an der vorliegenden Teilrevision von zentraler Wichtigkeit:

- Die grössten Schlupflöcher, welche das **Neuwagenziel** verwässern, bleiben mit der angestrebten Revision bestehen. Diese sind das sogenannte **phasing-in** und die **Supercredits** in Art. 27. Sie erlauben, dass in den kommenden Jahren erstens die 5-15 % der Fahrzeuge mit den höchsten CO₂-Emissionen nicht berücksichtigt werden, und zweitens die Fahrzeuge mit den besten Werten mehrfach gezählt werden dürfen. Das erleichtert die Erreichung der Zielwerte enorm. **Werden diese beiden Mechanismen nicht korrigiert, so wird die angestrebte Wirkung des Neuwagenziels de facto verfehlt.**
- Parlament und Bevölkerung wollen, dass die CO₂-Emissionen weiter gesenkt werden. Ziel war es, dass im Jahr 2021 ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% gegenüber 1990 erreicht werden soll. Es ist deshalb ungenügend, dass erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der **CO₂-Abgabe auf Brennstoffe** geplant wird. Damit sich die volle Wirkung der Massnahme entfalten kann, ist eine **Einführung per 1.1.2021 notwendig.**
- Der Bundesrat sieht vor, die **Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure** von 10 auf 12% zu erhöhen. Wir begrüssen diese Erhöhung, sie geht aber aufgrund der grossen Ziellücke zu wenig weit. Das aktuelle Gesetz gibt dem Bundesrat die Kompetenz, den Kompensationssatz auf bis zu 40% zu erhöhen. Mit Blick auf künftige Regelungen wäre es sinnvoll, **ab 2021 auf mindestens 15% im Inland zu erhöhen.**

Wir kritisieren zudem, dass der Schnitt zwischen Kyoto-Periode bis 2020 und Pariser Klimaabkommen ab 2021 ungenügend reflektiert wird und die Pariser Commitment-Periode von 2021-2025 mit alten und meist hypothetischen Emissionsreduktionen aus der zweiten und sogar ersten Kyoto-Periode verwässert werden soll. Wir bitten Sie, dies ebenfalls zu korrigieren.

Wir senden Ihnen unten die Ausführungen zu den Anpassungsvorschlägen zum Verordnungstext und bitten um deren Berücksichtigung.

Freundliche Grüsse



Silas Hobi, Geschäftsleiter umverkehrR



Vernehmlassungsantwort zur

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Vernehmlassungsvorlage vom 4.5.2020

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/mitteilungen.msg-id-78837.html>

Einzureichen bis 25.8.2020 an raphael.bucher@bafu.admin.ch

Vorbemerkung

Die bisherige CO₂-Verordnung zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war bisher klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen bisher nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen selbst den gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angemessen, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Diese Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch strikt auf das geltende CO₂-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Pa Iv 17.405 Burkart.

Berücksichtigt die Vorlage die besondere Ausgangslage aufgrund der gegen Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen?

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund des Corona-Virus erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten für 2020 überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Benzinkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich. Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie

2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als sie eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selber fest: „In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus¹.“ Das aktuell gültige System hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im CO₂-Gesetz vom Parlament festgelegte CO₂-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen.

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;
- c. *Streichen*

Begründung:

Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihr CO₂-Emissionen um die 9 g CO₂/km (Zielerreichung der ungewichteten Emissionen) senken müssen².“ Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.“ Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie von [2013 S. 7720](#) beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die CO₂-Reduktion auf 680'000 Tonnen CO₂ pro Jahr, wenn Art. 27 CO₂V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von Art 27 CO₂V 460'000 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des Bundesrates von [2017 S. 3](#) bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in verlangte, als massive Verwässerung bezeichnet: „Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der Vorgaben und der CO₂-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper⁴.“

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialien entsprechend festgehalten.⁵

¹ [Medienmitteilung des Bundesrates vom 18.2.2020](#)

² Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 50

³ Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 32

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

⁵ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>

Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht.

Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt;
- b. im Referenzjahr 2021: **1-fach**;
- c. *Streichen*.

Begründung:

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es schlicht viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus widerspricht aber jeder Logik.

Umrechnungsfaktor NEFZ - WLTP

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der Vernehmlassungsvariante der CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

Wir begrüssen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht⁶ geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsflächen von Neuwagenverkäufen aufgrund der Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt:

⁶ Seiten 9 und 10

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1. 1. 2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1. 1. 2022) und somit nicht die Zeit der momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

Zudem: Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Biotreibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:

e. für das Jahr 2021: **15** Prozent.

Begründung:

Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t CO₂ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in Betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und abgeschrieben werden können.

Im Weiteren ist es uns wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art 90/91.

3. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung:

Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Biofuels als Brennstoffe

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung befürchten wir, dass die betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

Kostenlos bis Ende 2020 zugewiesene Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art 46ff und Anhang 9)

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren CO₂-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und Altpneus in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

15%-Schwelle

Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.

Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich 1:1 zu

übernehmen. Dies garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

5. Verminderungsverpflichtungen

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.

Auslandszertifikate

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen, also ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.

Erleichtertes Reporting (Art 97-99)

Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüssen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und anwendet.



Bundesamt für Umwelt BAFU
Abteilung Klima
CH-3003 Bern

Basel 20. August 2020

Vernehmlassung der Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Teilnahme an der Vernehmlassung zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung).

Veolia Industry Building – Switzerland begrüsst die Anpassung der CO2-Verordnung, welche die Verlängerung der bis Ende 2020 befristeten Instrumente des Klimaschutzes ermöglicht. Unsere Branche bekennt sich mit den Klimazielen der Schweiz und möchte weiterhin einen Beitrag für deren Erreichung leisten, dafür müssen die gesetzlichen Rahmenbedingungen so geschaffen sein, dass die Planungssicherheit gegeben ist.

Zu den einzelnen Artikeln äussern wir uns wie folgt:

Art. 146g Teilnahme am EHS per 1. Januar 2021

² *Betreiber von Anlagen, die nach Artikel 42 Absatz 1 am EHS teilnehmen wollen, müssen das Gesuch um Teilnahme am EHS beim BAFU in Abweichung von Artikel 42 Absatz 2 bis zum ~~28. Februar 2021~~ 31. Dezember 2021 einreichen.*

Begründung:

Damit die betroffenen Firmen ein allfälliges Opt-in Gesuch in Kenntnis der künftigen gesetzlichen Rahmenbedingungen stellen können, fordern wir, dass die Frist für ein Opt-in Gesuch auf 31.12.2021 gelegt wird. Ansonsten ist davon auszugehen, dass viele Anlagenbetreiber auf Zusehen hin ein Gesuch einreichen und dieses später bei Klarheit der Verhältnisse wieder zurückziehen. Damit wäre ein grosser und unnötiger administrativer Aufwand verbunden.

Zu ergänzen im Anhang 9, Ziff. 3.1 Anpassungsfaktoren für Carbon Leakage

3.1.11 Für Sonderabfallverbrennungsanlagen gilt der Anpassungsfaktor 1 für die Jahre 2021 bis 2030.



Begründung:

Wir beantragen die Einführung eines Anpassungsfaktors 1 für Sonderabfallverbrennungsanlagen, welche sonst weiterhin hinsichtlich der gesetzlichen Rahmenbedingungen schlechter gestellt sind als ihre europäischen Mitbewerber. Die CO₂-Lenkungsabgabe stellt für die SAVA einen grossen Wettbewerbsnachteil dar, da die Mitbewerber im benachbarten Ausland keine Abgabe in dieser Form bezahlen müssen. Dazu sind SAVA in der EU nicht dem Emissionshandelssystem unterstellt. Bei SAVA die am Schweizer Emissionshandelssystem teilnehmen erfolgt die Allokation von Emissionsrechten aufgrund ihrer Prozessemissionen. Der Benchmark soll demzufolge in der nächsten Periode weiterhin 0.97 bleiben, wie es uns bereits kommuniziert wurde.

Anhang 16, Berechnung der CO₂-Emissionen für Betreiber von Anlagen Neues Kapitel:

Der Emissionsfaktor von Brennstoffen aus Biomasse ist null. Insbesondere auch für Biogasanteile in Gas aus Erdgasnetzen, deren ökologischer Mehrwert noch nicht veräussert wurde.

Begründung:

Mit der bisherigen Regelung können sich Betreiber von Anlagen im EHS (im Gegensatz zu Verminderungsverpflichtungen) den Biogasanteil in Gas aus Erdgasnetzen nicht anrechnen lassen (vergleiche dazu Anhang H.5, Vollzugsmittelteilung EHS für Betreiber von Anlagen). Damit wird den Betreibern von Anlagen im EHS die einfache Substitution mit Biogas verwehrt. Mit einer Anrechenbarkeit kann über ein wirtschaftliches Instrument der Anteil an Biogas in der Schweiz erhöht werden. Das gleiche soll für Biogas gelten, welches aus Deutschland bezogen wird und dessen Herkunft durch ein Zertifikat nachgewiesen ist.

Weitere Anliegen:

Übergangsbestimmung zur Übernahme von Emissionsrechten in die nächste Periode

Die verbleibenden Emissionsrechte aus der aktuellen Periode (CHU2) sollen für die gesamte kommende Verpflichtungsperiode 2021-2030 übertragen werden können (und nicht nur für 2021), wie es im EU ETS der Fall ist. Eine Übergangsbestimmung soll in diesem Sinne formuliert werden.

Berücksichtigung technischer Lösungen wie CCS (Carbon Capture and Storage), CCU (Carbon Capture and Utilization) und CDR (Carbon Dioxide Removal)

Die Fabrikation und Herstellung von gewissen chemischen Produkten ist kohlenstoffintensiv. Die Abscheidung von CO₂ aus den Abgasen industrieller Prozesse ist ein effektiver Lösungsansatz. Der Grund, warum solche Technologien heutzutage nicht weit verbreitet sind, liegt an den damit gebundenen Kosten und den fehlenden Anreizen für diese Art von Investitionsprojekten. Beispielsweise können heute im EHS die CO₂-Reduktion dank solcher Technologien nicht angerechnet werden. Um die heute bekannten und anspruchsvollen Klimaziele der Schweiz bis Ende 2050 erreichen zu können, sollen aus unserer Sicht in Zukunft technologische Lösungen wie CCU, CCS und CDR eine wichtige Rolle spielen. Für unsere Branche ist es deshalb von entscheidender Bedeutung, dass sich die Reduktionsleistung, die mit solchen Projekten erzielt werden, von der Schweizer Klimapolitik anerkannt werden.

Die durch Lösungen wie CCU/CCS-Projekte eingefangenen direkten CO₂-Emissionen sind im EHS-Monitoringbericht sollen abzugsfähig sein:

Wir schlagen vor, den Anhang 16 der CO₂-Verordnung wie folgt zu ergänzen:



Anhang 16
(Art. 51)

Anforderungen an das Monitoringkonzept

Neu: Kapitel 4 CO₂-Reduktionen aus technischen Lösungen wie CCS/CCU-Projekten

4.1 Die CO₂-Reduktion aus CCS/CCU-Anlagen innerhalb des EHS-Perimeters führen zu keiner Anpassung der Zuteilung kostenloser Emissionsrechte.

4.2 Nach der Umsetzung eines CCS/CCU-Projektes können die an der Quelle «eingefangenen» CO₂-Emissionen im EHS-Monitoringbericht von den direkten CO₂-Emissionen vollumfänglich abgezogen werden.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen

Silvano Melone
COO Veolia Industry Building – Switzerland AG



Bundesamt für Umwelt
z.H. Raphael Bucher
Papiermühlestrasse 172
3063 Ittigen

Raphael.bucher@bafu.admin.ch

Zürich, 24. August 2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrter Herr Bucher

Der Verein Klimaschutz Schweiz bedankt sich für die Möglichkeit, zur Vernehmlassung der Teilrevision der CO₂-Verordnung Stellung zu beziehen.

Der Verein Klimaschutz Schweiz hat 2019 die Eidg. Volksinitiative für ein gesundes Klima (Gletscher-Initiative) lanciert. Die Gletscher-Initiative will die Ziele des Pariser Klimaabkommens in der Verfassung verankern.

Die Teilrevision der CO₂-Verordnung bietet die Chance, trotz Verzögerung der Totalrevision des CO₂-Gesetzes dennoch die Schweizer Klimapolitik einen Schritt vorwärts zu bringen in Richtung des vom Bund bereits angekündigten Klimaziels von Netto-Null bis 2050 und des Pariser Klimaabkommen. Die Schweiz darf aufgrund ihrer bedeutenden globalen Vernetzung und Verantwortung diese Gelegenheit nicht ungenutzt lassen.

Im Bestreben, die bereits nächstes Jahr in Kraft tretenden Pariser Klimaziele schnellstmöglich in Angriff zu nehmen, müssen klar ambitioniertere Regelungen und Massnahmen getroffen werden, als der Bund mit der Vorlage vorschlägt. Die vorgeschlagene Erhöhung der CO₂-Abgabe greift dafür viel zu kurz. Um die angestrebte Reduktion von Emissionen im Jahr 2021 (-1.5% gegenüber 2020) zu erreichen, muss die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe bereits per 1.1.2021 auf CHF 120 erhöht werden. Nur so besteht die Aussicht, das inländische Reduktionsziel von minus 21.5% per 2021 (gegenüber 1990) sowie die Ziele für 2030 und 2050 zu erreichen. Wir fordern deshalb eine Nachbesserung und viel ambitioniertere Vorgaben (im Rahmen der vorhandenen Kompetenzen des Bundes).

Wir bitten um Berücksichtigung der nachfolgenden Anträge und Erläuterungen zur Verbesserung der Verordnungsvorlage.

Freundliche Grüsse

Sophie Fürst, für den Verein Klimaschutz Schweiz



Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Vernehmlassungsvorlage vom 4.5.2020

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/mitteilungen.msg-id-78837.html>

Detaillierte Vernehmlassungsantwort mit begründeten Anträgen vom Verein Klimaschutz Schweiz

1. Vorbemerkung

Die bisherige CO₂-Verordnung zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war bisher klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen bisher nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen selbst den gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angemessen, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Diese Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch strikt auf das geltende CO₂-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Pa Iv 17.405 Burkart.

Berücksichtigt die Vorlage die besondere Ausgangslage aufgrund der gegen Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen?

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund des Corona-Virus erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten für 2020 überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

2. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die CO₂-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das



wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Benzinkosten. Eine Senkung der CO₂-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.

Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der CO₂ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als sie eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selber fest: „In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus¹.“ Das aktuell gültige System hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im CO₂-Gesetz vom Parlament festgelegte CO₂-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen.

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind die folgenden folgende Änderungen nötig.

1) Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;
- c. *Streichen*

Begründung:

Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihr CO₂-Emissionen um die 9 g CO₂/km (Zielerreichung der ungewichteten Emissionen) senken müssen².“ Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen

¹ Medienmitteilung des Bundesrates vom 18.2.2020

² Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 50



insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.“

Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die CO₂-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie von 2013 S. 7720 beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die CO₂-Reduktion auf 680'000 Tonnen CO₂ pro Jahr, wenn Art. 27 CO₂V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von Art 27 CO₂V 460'000 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des Bundesrates von 2017 S. 3 bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger CO₂-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in verlangte, als massive Verwässerung bezeichnet: „Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der Vorgaben und der CO₂-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper⁴.“

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialien entsprechend festgehalten.⁵ Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten CO₂-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht.

Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

2) Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g CO₂/km für die Referenzjahre 2020–2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt;
- b. im Referenzjahr 2021: **1-fach**;
- c. *Streichen*.

Begründung:

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den

³ Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates“, S. 32

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

⁵ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>



individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es schlicht viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus widerspricht aber jeder Logik.

3) Verzerrter Umrechnungsfaktor NEFZ - WLTP

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der Vernehmlassungsvariante der CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

4) Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

Wir begrüssen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht⁶ geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

5) Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsflächen von Neuwagenverkäufen aufgrund der Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt:

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1. 1. 2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1. 1. 2022) und somit nicht die Zeit der momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

Zudem: Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

⁶ Seiten 9 und 10



3. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationsatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Biotreibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationsatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

1 Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationsatz beträgt:
e. für das Jahr 2021: **15** Prozent.

Begründung:

Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t CO₂ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen CO₂-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und amortisiert werden können.

Im Weiteren ist es uns wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art 90/91.

4. CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.



Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Antrag Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar 2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2019 mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung:

Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

Biofuels als Brennstoffe

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung von CO₂-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes behoben werden.

5. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung befürchten wir, dass die betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art 46ff und Anhang 9)

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren CO₂-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und Altpneus in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der



Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

15%-Schwelle

Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.

Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich 1:1 zu übernehmen. Dies garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

6. Verminderungsverpflichtungen

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.

Auslandszertifikate

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen, also ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.

Erleichtertes Reporting (Art 97-99)

Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüssen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und anwendet.



Frau
Andrea Burkhardt
Abteilung Klima
Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Jonen, 13. Juli 2020

Teilrevision der CO₂-Verordnung – Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Burkhardt

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens Stellung zu nehmen zur Teilrevision der CO₂-Verordnung, welche der Umsetzung der Revision des CO₂-Gesetzes im Rahmen der Pa.Iv. Burkart 17.405 dient.

Die Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation KliK ist die branchenweite Kompensationsgemeinschaft im Rahmen des CO₂-Gesetzes. Sie erfüllt anstelle der Mineralölgesellschaften, welche fossile Treibstoffe in Verkehr bringen, deren gesetzliche Pflicht, einen Teil der bei der Nutzung der Treibstoffe entstehenden CO₂-Emissionen zu kompensieren.

Die vorgeschlagene Anpassung der uns direkt betreffenden Regulierung der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure in den Artikeln 89 bis 91 bringt eine erhebliche Verschärfung mit sich, welche die Erfüllung der Kompensationspflicht im Jahr 2021 nahezu unerfüllbar macht. Sogar der erläuternde Bericht räumt dies ein (S. 25). Wir halten es für bedenklich, wenn der Regulator Auflagen macht und die Rahmenbedingungen zu deren Erfüllung so setzt, dass sie mit der allergrössten Wahrscheinlichkeit nicht eingehalten werden können – insbesondere, wenn dies eine Strafzahlung in der Grössenordnung von gegen 100 Mio. Fr. zur Folge haben kann, die in die allgemeine Bundeskasse fliesst. Dies gilt umso mehr, als die Verschärfungen ohne Not erfolgen und schwach begründet sind.



Zu den vorgeschlagenen Anpassungen im Einzelnen äussern wir uns im Folgenden gegliedert nach Themen, nicht in der Reihenfolge der Artikel:

1) Kompensationsatz (Art. 89)

Gemäss dem erläuternden Bericht begründet sich die Höhe des Kompensationsatzes von 12% im Jahr 2021 aus dem zusätzlichen Reduktionsbedarf von 800'000 Tonnen CO₂eq gegenüber dem Jahr 2020, der sich wiederum aus dem gesetzlichen Verminderungsziel von 21.5% gegenüber 1990 ergibt. Davon sollen also vom Kompensationsinstrument allein gut 300'000 Tonnen CO₂eq oder fast 40% getragen werden.

Es erstaunt, dass die übrigen Instrumente des CO₂-Gesetzes – namentlich die CO₂-Abgabe, das Gebäudeprogramm, das Emissionshandelssystem sowie die Emissionsvorschriften für Fahrzeuge – derart unwirksam sind, dass sie zusammen nicht einmal zwei Drittel der benötigten Wirkung liefern. Fragwürdig ist aber vor allem der Ansatz, die verbleibende Fehlmenge einem einzigen Instrument quasi als «Residualgrösse» aufzubürden. Auch lag die Erhöhung des Kompensationsatzes im Durchschnitt über die Verpflichtungsperiode 2013 bis 2020 bei lediglich 1.25% pro Jahr. Eine Erhöhung um 2% für das Jahr 2021 allein erscheint vor diesem Hintergrund unverhältnismässig.

2) Ausschliessliche Anrechnung von 2021 erzielten Emissionsvermindierungen (Art. 91)

Der erläuternde Bericht liefert keine Begründung, weshalb die Kompensationspflicht für das Jahr 2021 vollständig mit Emissionsvermindierungen erfüllt werden muss, die im Jahr 2021 erzielt werden. Er hält lediglich lapidar fest, das Vorgehen sei analog zum Jahr 2020.

Im Jahr 2020 gilt diese Regelung, welche eine einschneidende Verschärfung gegenüber den Jahren 2013 bis 2019 darstellt, allerdings aus einem spezifischen Grund, der für das Jahr 2021 nicht gegeben ist: Das nationale CO₂-Gesetz kennt nur ein Zieljahr, das Jahr 2020, während sich die internationale Verpflichtung unter dem Kyoto-Protokoll auf die Zielperiode 2013 bis 2020 bezieht. Entscheidend ist mithin national die Emissionsbilanz des Jahres 2020, international die Emissionsbilanz der Periode 2013 bis 2020. Ein Vor- oder Nachholen von Emissionsvermindierungen ist auf nationaler Stufe im Jahr 2020, anders als in den Vorjahren, nicht möglich.

In der 2021 unter dem Pariser Übereinkommen einsetzenden Verpflichtungsperiode, welche bis 2030 andauert, hat die Schweiz international diesmal zwei Emissionsziele abgegeben, ein Periodenziel für die Jahre 2021 bis 2030 sowie ein Ziel für das Jahr 2030 allein. In den Jahren 2021 bis 2029 ist somit gleich wie in den Jahren 2013 bis 2019 ein Vor- oder Nachholen von Emissionsvermindierungen möglich.



Es ist allein der Langsamkeit des Gesetzgebungsprozesses geschuldet, dass nun 2021 als singuläres Zieljahr erscheint. Bei regulärem Inkrafttreten des revidierten CO₂-Gesetzes auf Beginn der neuen Periode am 1. Januar 2021 wäre das Jahr 2021 ohne weiteres als Bestandteil der hinsichtlich des zeitlichen Anfalls von Emissionsverminderungen flexiblen Periode 2021 bis 2029 betrachtet worden. Sachlich besteht demnach keinerlei Notwendigkeit, das Jahr 2021 in Bezug auf die Anrechenbarkeit von Emissionsverminderungen zur Erfüllung der Kompensationspflicht dem Jahr 2020 gleichzusetzen.

3) Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen der Periode 2013 bis 2020 ins Jahr 2021

Der Gesetzgeber hat es bei der Behandlung der Pa. Iv. Burkart versäumt, eine Übergangsbestimmung zu schaffen, welche die Übertragung der in der Periode 2013 bis 2020 ausgestellten, aber nicht verwendeten Bescheinigungen ins Jahr 2021 regelt. Im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes nach 2020 (Art. 57 Abs. 3) ist deren Übertragung in die Jahre 2021 bis 2025 hingegen gewährleistet, was zu keinem Zeitpunkt der bisherigen Debatte umstritten war.

Da aber die Übergangsbestimmungen des geltenden CO₂-Gesetzes die Übertragung von Bescheinigungen nicht behandeln, weil diese vor 2013 noch gar nicht existierten, fiel dies nun gewissermassen zwischen Stuhl und Bank. Der Bundesrat könnte das auf Verordnungsstufe korrigieren, ohne damit dem Willen des Parlaments zuwiderzuhandeln.

Dieser und der vorhergehende Punkt gehen dabei Hand in Hand: Nur wenn die überschüssigen Bescheinigungen der Periode 2013 bis 2020 im Jahr 2021 verwendet werden können, sind *de facto* im Jahr 2021 andere als im Jahr 2021 erzielte Emissionsverminderungen anrechenbar.

4) Unzulässigkeit selbst durchgeführter Projekte (Art. 90 und 91)

Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen, soll aufgehoben werden. Der erläuternde Bericht spricht diesen pauschal die Zusätzlichkeit nach 2020 ab (S. 19). Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 Emissionsverminderungen im Umfang von rund 150'000 Tonnen CO₂eq entzogen.

Da die Zusätzlichkeit der betroffenen über 100 Projekte seit 2013 jährlich akribisch geprüft wird, stellt sich die Frage, weshalb diese alle auf einen Schlag mit dem Neujahrstag 2021 nicht mehr additionell sein sollten. Dies umso mehr, als eingeräumt wird, dass die Projekte ohne die Einnahmen aus dem Verkauf der Emissionsverminderungen in finanzielle Schwierigkeiten geraten können und allenfalls sogar deren Einstellung droht – was ja ein eindeutiger Beleg ihrer Zusätzlichkeit wäre (S. 26).



Rätselhaft ist die in diesem Zusammenhang im erläuternden Bericht getätigte Aussage, der Wegfall der selbst durchgeführten Projekte sollte zu mehr neuen Kompensationsprojekten im Jahr 2021 führen (S. 26). Zum jetzigen Zeitpunkt können praktisch keine neuen Projekte im Jahr 2021 mehr ausgelöst werden. Die Vorlaufzeit bis zur Registrierung von Kompensationsprojekten und deren anschliessender technischer Implementierung liegt typischerweise bei 12 bis 18 Monaten. In Kombination mit der Auflage, nur im Jahr 2021 erzielte Emissionsverminderungen anrechnen zu können, sowie dem höheren Kompensationssatz führt somit der sachlich auf tönernen Füüssen stehende Ausschluss selbst durchgeführter Projekte direkt in die Nichteinhaltung der Kompensationspflicht.

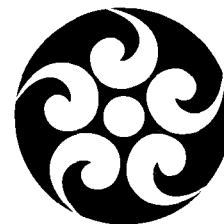
5) Unzulässigkeit von Mehrleistungen

Das System der CO₂-Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung wird durch das Übergangsgesetz um ein Jahr bis Ende 2021 verlängert. Es ist nicht nachvollziehbar, warum dies nicht auch für die Möglichkeit gilt, dass sich die Betreiber von Anlagen mit Verminderungsverpflichtung Bescheinigungen ausstellen lassen können für die Erzielung von Emissionsverminderungen, dank denen der Reduktionspfad um mehr als 5% unterschritten wird. Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 rund 100'000 Bescheinigungen entzogen, womit die Nichterfüllung der Kompensationspflicht 2021 nochmals wahrscheinlicher wird. Für die Betreiber der Anlagen entfällt der Anreiz, entsprechende zusätzliche Emissionsverminderungen zu erzielen; die gegenteilige Behauptung im erläuternden Bericht (S. 9) ist unfundiert.

Anträge

Konkret stellen wir somit die folgenden Anträge:

- **Art. 12 Abs. 2:**
Die Bescheinigungen werden für Emissionsverminderungen im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad abzüglich 5 Prozent und den Treibhausgasemissionen im betreffenden Jahr, letztmals 2021, ausgestellt.
- **Art. 89 Abs. 1 Bst. e:**
für das Jahr 2021: 11 Prozent.
- **Art. 90 Abs. 1:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]
- **Art. 91 Abs. 2:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]
- **Art. 91 Abs. 3:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]



- **Art. 140 Abs. 3 (neu):**

Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.

(Alternativ könnte ein Art. 139a geschaffen werden mit dem Titel «Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen aus dem Zeitraum 2013-2020» und demselben Text als Inhalt.)

Im Übrigen begrüßen wir die die Artikel 6 und 14 betreffenden Anpassungen. Sie erhöhen die Transparenz des Kompensationsinstruments, was dessen Glaubwürdigkeit stärkt. Dies liegt in unserem Interesse, da wir unverändert das Kompensationsinstrument für ein geeignetes und wirksames Element der Schweizer Klimapolitik halten.

Mit freundlichen Grüßen

Jürg Rüttimann
Geschäftsführer

Vernehmlassung

Bern, 25.08.2020

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Stellungnahme zum Anhörungsverfahren zur CO2-Verordnung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Der Verein Vision Konsum hat zum Ziel, die Kaufkraft der Konsumentinnen und Konsumenten zu steigern und den Wettbewerb in der Schweiz hinsichtlich Produkte- und Dienstleistungsvielfalt zu fördern, weshalb wir Ihnen hiermit unsere Anliegen im Zusammenhang mit der laufenden Anhörung zur CO2-Verordnung zukommen lassen.

Mit der Sechs-Monats-Regelung (Art. 17) wird eine namhafte Anzahl von Occasionen besteuert, welche die CO2-Steuer bei der Erstzulassung im Europäischen Ausland bereits bezahlt haben. Dies führt zu einer Verteuerung, was sich wiederum negativ auf die Kaufkraft der Konsumentinnen und Konsumenten auswirkt. Die Frist sollte deshalb aus der Sicht von Vision Konsum gestrichen werden.

Um den bürokratischen Aufwand einzudämmen beantragen wir zusätzlich den Entfall des Dokumentenversands ans ASTRA bei Typenschein-X-Fahrzeugen. Auch hier entstehen Mehrkosten, die schlussendlich die Konsumentinnen und Konsumenten zu tragen haben. Zudem wird der Markt negativ beeinflusst, fällt der Zusatzaufwand doch bei Europäischen Herstellern nicht an.

Aus unserer Sicht beeinträchtigen die fehlenden CO2-Nischenziele für Autos ohne Europäische Genehmigung den Wettbewerb. Für uns ist es nicht nachvollziehbar, wieso die genannten gegenüber Europäischen mit Nischenzielen von den Schweizer Behörden benachteiligt werden. Vision Konsum würde deshalb Begrüssen, wenn diese Ungleichbehandlung behoben wird. Die Konsumentinnen und Konsumenten sollen frei, ohne Beeinflussung von ungleich angewendeten Zöllen, zwischen Europäischen, Amerikanischen und anderweitigen Herstellern entscheiden können.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Andreas Sturm



Vize-Präsident

David Trachsel

Geschäftsführer



WÄRMEVERBUND AMDEN AG

Wärmeverbund Amden AG
c/o. Ortsgemeinde Amden
Dorfstrasse 22
8873 Amden

Schweizerische Eidgenossenschaft
Bundespräsidentin
3003 Bern

Als PDF und Word an
raphael.bucher@bafu.admin.ch

8873 Amden, 13. August 2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung); Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne benützen wir die Gelegenheit, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Teilrevision der CO₂-Verordnung eine Stellungnahme einreichen zu dürfen. Als Aktiengesellschaft, deren Zweck der Betrieb eines Wärmeverbunds ist, sind wir direkt von den vorgesehenen Änderungen betroffen. Festzuhalten ist auch, dass im Handelsregister ausdrücklich festgehalten ist, dass «die Optimierung des Wärmebezugspreises vor Gewinnausschüttungen den Vorrang hat».

Antrag:

Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbstdurchgeführten Projekten nachzukommen (Art. 90 und 91), ist weiterzuführen. Das ist nicht nur für 2021 sinnvoll, sondern auch für die Periode 2022-30.

Begründung:

Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen, soll aufgehoben werden. Der erläuternde Bericht spricht diesen grundsätzlich die Zusätzlichkeit nach 2020 ab (S. 19). Diese Grundhaltung zeigt sich auch in der Aussage auf Seite 9: «Zudem haben die Anlagebetreiber beim Investitionsentscheid in unwirtschaftliche Massnahmen den Erlös der Bescheinigungen bis Ende 2020 einberechnet, zusätzliche Abgeltungen für das Jahr 2021 wären ein reiner finanzieller Mitnahmeeffekt.». Bei Firmen, die Investitionsentscheide in Produktionsprozesse (Amortisationsdauer 4 oder 8 Jahre) fällen müssen, mag diese Vermutung allenfalls naheliegen. Sie trifft aber nur sehr beschränkt zu auf Wärmeverbünde, die für viele Jahre (40 oder noch viel mehr) betrieben werden sollen.

Der Erst-Investitionsentscheid für einen Wärmeverbund wird in der Regel gefällt, wenn genügend definitive Anschlusszusagen einen kostendeckenden Betrieb erwarten lassen. Für das Zustandekommen des Wärmeverbunds und die Motivation der Kunden zum Anschluss ist die Aussicht auf einen vernünftigen Wärmepreis wichtig. Nur dabei können die bekannten Fördermöglichkeiten berücksichtigt werden. Trotzdem ist nicht alles planbar, wie z.B. der momentan sehr tiefe Heizölpreis. Fakt ist momentan, dass sich diejenigen besonders bestätigt fühlen, die vor neun Jahren nicht an den neuen Wärmeverbund angeschlossen haben und bei Heizöl blieben. Es gibt auch Kunden, die jetzt nach einer Wärmepreisreduktion

fragen. Im Auge zu behalten ist immer das Verhältnis des Wärmepreises zum Heizölpreis. Der Verkauf von Bescheinigungen aus selbstdurchgeführten Projekten hilft dabei sehr.

Kaum ein Wärmeverbund kann es sich leisten (d.h. nicht benutzte Investitionen verzinsen und amortisieren), viel grösser zu bauen als es durch Abnehmer gesichert ist. Damit neue Kunden angeschlossen werden können, braucht es daher bei den meisten wieder Investitionen. In der heutigen unklaren Situation sind diese aber ein Risiko. Auch die möglichen Kunden warten zu oder sanieren noch rasch ihre alte Ölheizung. Daher verzichten viele Wärmeverbünde momentan ganz auf Ausbauten. Anschlüsse werden nur realisiert, wenn sie ohne grossen Aufwand erstellt werden können. Für einen raschen Ausstieg der Schweiz aus den fossilen Brennstoffen ist das mehr als ungünstig.

In den Erwägungen (Seite 26) wird die Erwartung geäussert, dass Betreiber beim Wegfall der Bescheinigungen aus selbstdurchgeführten Projekten in Schwierigkeiten geraten werden. Es ist zu bedenken, dass unter den rund 100 Projekten viele Wärmeverbünde sind, die dann den Wärmepreis für ihre Kunden erhöhen müssen. Das ergibt dann eine recht grosse Anzahl betroffener Personen. In Anbetracht einer möglichen Referendumsabstimmung über die Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020 wünschen wir uns jetzt keine negative Stimmungsmache gegen Wärmeverbünde. Wärmeverbünde sind für die Umsetzung der energie- und klimapolitischen Ziele der Schweiz auch in Zukunft wichtig. Es ist wichtig, dass jetzt ein positives Signal für Wärmeverbünde gesetzt wird.

Das Instrument der Bescheinigungen und das der Kompensationspflicht beurteilen wir für einen Wärmeverbund aufgrund unserer Erfahrungen mit der Stiftung KliK für die Umsetzung der energie- und klimapolitischen Ziele der Schweiz als wertvoll. Diesen Instrumenten sollte bei der vorgesehenen Verordnungsänderung Sorge gegeben werden. Wir verweisen auf die Stellungnahme der Stiftung KliK vom 25. Juni 2020 und vertrauen darauf, dass nicht durch Vorgaben auf Verordnungsstufe ein gut wirkendes System gefährdet wird.

Wir würden uns freuen, wenn Sie unsere Anliegen zur Kenntnis nehmen und bestmöglich berücksichtigen würden.

Freundliche Grüsse

WÄRMEVERBUND AMDEN AG



Martin Thoma
Verwaltungsratspräsident



Christoph Gmür
Verwaltungsrat

Frau
Andrea Burkhardt
Abteilung Klima
Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Kestenholz, 21. Juli 2020

Teilrevision der CO₂-Verordnung – Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Burkhardt

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens Stellung zu nehmen zur Teilrevision der CO₂-Verordnung, welche der Umsetzung der Revision des CO₂-Gesetzes im Rahmen der Pa.Iv. Burkart 17.405 dient.

Die Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation KLIK ist die branchenweite Kompensationsgemeinschaft im Rahmen des CO₂-Gesetzes. Sie erfüllt anstelle der Mineralölgesellschaften, welche fossile Treibstoffe in Verkehr bringen, deren gesetzliche Pflicht, einen Teil der bei der Nutzung der Treibstoffe entstehenden CO₂-Emissionen zu kompensieren.

Die vorgeschlagene Anpassung der uns direkt betreffenden Regulierung der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure in den Artikeln 89 bis 91 bringt eine erhebliche Verschärfung mit sich, welche die Erfüllung der Kompensationspflicht im Jahr 2021 nahezu unerfüllbar macht. Sogar der erläuternde Bericht räumt dies ein (S. 25). Wir halten es für bedenklich, wenn der Regulator Auflagen macht und die Rahmenbedingungen zu deren Erfüllung so setzt, dass sie mit der allergrössten Wahrscheinlichkeit nicht eingehalten werden können – insbesondere, wenn dies eine Strafzahlung in der Grössenordnung von gegen 100 Mio. Fr. zur Folge haben kann, die in die allgemeine Bundeskasse fliesst. Dies gilt umso mehr, als die Verschärfungen ohne Not erfolgen und schwach begründet sind.

Zu den vorgeschlagenen Anpassungen im Einzelnen äussern wir uns im Folgenden gegliedert nach Themen, nicht in der Reihenfolge der Artikel:

1) Kompensationssatz (Art. 89)

Gemäss dem erläuternden Bericht begründet sich die Höhe des Kompensationssatzes von 12% im Jahr 2021 aus dem zusätzlichen Reduktionsbedarf von 800'000 Tonnen CO₂eq gegenüber dem Jahr 2020, der sich wiederum aus dem gesetzlichen Verminderungsziel von 21.5% gegenüber 1990 ergibt. Davon sollen also vom Kompensationsinstrument allein gut 300'000 Tonnen CO₂eq oder fast 40% getragen werden.

Es erstaunt, dass die übrigen Instrumente des CO₂-Gesetzes – namentlich die CO₂-Abgabe, das Gebäudeprogramm, das Emissionshandelssystem sowie die Emissionsvorschriften für Fahrzeuge – derart unwirksam sind, dass sie zusammen nicht einmal zwei Drittel der benötigten Wirkung liefern. Fragwürdig ist aber vor allem der Ansatz, die verbleibende Fehlmenge einem einzigen Instrument quasi als «Residualgrösse» aufzubürden. Auch lag die Erhöhung des Kompensationssatzes im Durchschnitt über die Verpflichtungsperiode 2013 bis 2020 bei lediglich 1.25% pro Jahr. Eine Erhöhung um 2% für das Jahr 2021 allein erscheint vor diesem Hintergrund unverhältnismässig.

2) Ausschliessliche Anrechnung von 2021 erzielten Emissionsverminderungen (Art. 91)

Der erläuternde Bericht liefert keine Begründung, weshalb die Kompensationspflicht für das Jahr 2021 vollständig mit Emissionsverminderungen erfüllt werden muss, die im Jahr 2021 erzielt werden. Er hält lediglich lapidar fest, das Vorgehen sei analog zum Jahr 2020.

Im Jahr 2020 gilt diese Regelung, welche eine einschneidende Verschärfung gegenüber den Jahren 2013 bis 2019 darstellt, allerdings aus einem spezifischen Grund, der für das Jahr 2021 nicht gegeben ist: Das nationale CO₂-Gesetz kennt nur ein Zieljahr, das Jahr 2020, während sich die internationale Verpflichtung unter dem Kyoto-Protokoll auf die Zielperiode 2013 bis 2020 bezieht. Entscheidend ist mithin national die Emissionsbilanz des Jahres 2020, international die Emissionsbilanz der Periode 2013 bis 2020. Ein Vor- oder Nachholen von Emissionsverminderungen ist auf nationaler Stufe im Jahr 2020, anders als in den Vorjahren, nicht möglich.

In der 2021 unter dem Pariser Übereinkommen einsetzenden Verpflichtungsperiode, welche bis 2030 andauert, hat die Schweiz international diesmal zwei Emissionsziele abgegeben, ein Periodenziel für die Jahre 2021 bis 2030 sowie ein Ziel für das Jahr 2030 allein. In den Jahren 2021 bis 2029 ist somit gleich wie in den Jahren 2013 bis 2019 ein Vor- oder Nachholen von Emissionsverminderungen möglich.

Es ist allein der Langsamkeit des Gesetzgebungsprozesses geschuldet, dass nun 2021 als singuläres Zieljahr erscheint. Bei regulärem Inkrafttreten des revidierten CO₂-Gesetzes auf Beginn der neuen Periode am 1. Januar 2021 wäre das Jahr 2021 ohne weiteres als Bestandteil der hinsichtlich des zeitlichen Anfalls von Emissionsverminderungen flexiblen Periode 2021 bis 2029 betrachtet worden. Sachlich besteht demnach keinerlei Notwendigkeit, das Jahr 2021 in Bezug auf die Anrechenbarkeit von Emissionsverminderungen zur Erfüllung der Kompensationspflicht dem Jahr 2020 gleichzusetzen.

3) Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen der Periode 2013 bis 2020 ins Jahr 2021

Der Gesetzgeber hat es bei der Behandlung der Pa. Iv. Burkart versäumt, eine Übergangsbestimmung zu schaffen, welche die Übertragung der in der Periode 2013 bis 2020 ausgestellten, aber nicht verwendeten Bescheinigungen ins Jahr 2021 regelt. Im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes nach 2020 (Art. 57 Abs. 3) ist deren Übertragung in die Jahre 2021 bis 2025 hingegen gewährleistet, was zu keinem Zeitpunkt der bisherigen Debatte umstritten war.

Da aber die Übergangsbestimmungen des geltenden CO₂-Gesetzes die Übertragung von Bescheinigungen nicht behandeln, weil diese vor 2013 noch gar nicht existierten, fiel dies nun gewissermassen zwischen Stuhl und Bank. Der Bundesrat könnte das auf Verordnungsstufe korrigieren, ohne damit dem Willen des Parlaments zuwiderzuhandeln.

Dieser und der vorhergehende Punkt gehen dabei Hand in Hand: Nur wenn die überschüssigen Bescheinigungen der Periode 2013 bis 2020 im Jahr 2021 verwendet werden können, sind *de facto* im Jahr 2021 andere als im Jahr 2021 erzielte Emissionsverminderungen anrechenbar.

4) Unzulässigkeit selbst durchgeführter Projekte (Art. 90 und 91)

Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen, soll aufgehoben werden. Der erläuternde Bericht spricht diesen pauschal die Zusätzlichkeit nach 2020 ab (S. 19). Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 Emissionsverminderungen im Umfang von rund 150'000 Tonnen CO₂eq entzogen.

Da die Zusätzlichkeit der betroffenen über 100 Projekte seit 2013 jährlich akribisch geprüft wird, stellt sich die Frage, weshalb diese alle auf einen Schlag mit dem Neujahrstag 2021 nicht mehr additionell sein sollten. Dies umso mehr, als eingeräumt wird, dass die Projekte ohne die Einnahmen aus dem Verkauf der Emissionsverminderungen in finanzielle Schwierigkeiten geraten können und allenfalls sogar deren Einstellung droht – was ja ein eindeutiger Beleg ihrer Zusätzlichkeit wäre (S. 26).

Rätselhaft ist die in diesem Zusammenhang im erläuternden Bericht getätigte Aussage, der Wegfall der selbst durchgeführten Projekte sollte zu mehr neuen Kompensationsprojekten im Jahr 2021 führen (S. 26). Zum jetzigen Zeitpunkt können praktisch keine neuen Projekte im Jahr 2021 mehr ausgelöst werden. Die Vorlaufzeit bis zur Registrierung von Kompensationsprojekten und deren anschliessender technischer Implementierung liegt typischerweise bei 12 bis 18 Monaten. In Kombination mit der Auflage, nur im Jahr 2021 erzielte Emissionsverminderungen anrechnen zu können, sowie dem höheren Kompensationsatz führt somit der sachlich auf tönernen Füßen stehende Ausschluss selbst durchgeführter Projekte direkt in die Nichteinhaltung der Kompensationspflicht.

5) Unzulässigkeit von Mehrleistungen

Das System der CO₂-Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung wird durch das Übergangsgesetz um ein Jahr bis Ende 2021 verlängert. Es ist nicht nachvollziehbar, warum dies nicht auch für die Möglichkeit gilt, dass sich die Betreiber von Anlagen mit Verminderungsverpflichtung Bescheinigungen ausstellen lassen können für die Erzielung von Emissionsverminderungen, dank denen der Reduktionspfad um mehr als 5% unterschritten wird. Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 rund 100'000 Bescheinigungen entzogen, womit die Nichterfüllung der Kompensationspflicht 2021 nochmals wahrscheinlicher wird. Für die Betreiber der Anlagen entfällt der Anreiz, entsprechende zusätzliche Emissionsverminderungen zu erzielen; die gegenteilige Behauptung im erläuternden Bericht (S. 9) ist unfundiert.

Anträge

Konkret stelle ich somit die folgenden Anträge:

- **Art. 12 Abs. 2:**
Die Bescheinigungen werden für Emissionsverminderungen im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad abzüglich 5 Prozent und den Treibhausgasemissionen im betreffenden Jahr, letztmals 2021, ausgestellt.
- **Art. 89 Abs. 1 Bst. e:**
für das Jahr 2021: 11 Prozent.
- **Art. 90 Abs. 1:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]

- **Art. 91 Abs. 2:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]
- **Art. 91 Abs. 3:**
[Die geltende CO₂-Verordnung ist unverändert zu lassen.]
- **Art. 140 Abs. 3 (neu):**
Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.
(Alternativ könnte ein Art. 139a geschaffen werden mit dem Titel «Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen aus dem Zeitraum 2013-2020» und demselben Text als Inhalt.)

Im Übrigen begrüsse ich die Artikel 6 und 14 betreffenden Anpassungen. Sie erhöhen die Transparenz des Kompensationsinstruments, was dessen Glaubwürdigkeit stärkt. Dies liegt in unserem Interesse, da ich unverändert das Kompensationsinstrument für ein geeignetes und wirksames Element der Schweizer Klimapolitik halte.

Mit freundlichen Grüssen



Patrick Kissling

Präsident Wärmeverbund Kestenholz

Schweizerische Eidgenossenschaft
Bundespräsidentin
3003 Bern

Als PDF und Word an
raphael.bucher@bafu.admin.ch

9205 Waldkirch, 17. August 2020

**Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung);
Stellungnahme**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne benützen wir die Gelegenheit, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Teilrevision der CO₂-Verordnung eine Stellungnahme einreichen zu dürfen. Als Aktiengesellschaft, deren Zweck der Betrieb eines Wärmeverbunds ist, sind wir direkt von den vorgesehenen Änderungen betroffen.

Antrag:

Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbstdurchgeführten Projekten nachzukommen (Art. 90 und 91), ist weiterzuführen. Das ist nicht nur für 2021 sinnvoll, sondern auch für die Periode 2022-30.

Begründung:

Die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen, soll aufgehoben werden. Der erläuternde Bericht spricht diesen grundsätzlich die Zusätzlichkeit nach 2020 ab (S. 19). Diese Grundhaltung zeigt sich auch in der Aussage auf Seite 9: «Zudem haben die Anlagebetreiber beim Investitionsentscheid in unwirtschaftliche Massnahmen den Erlös der Bescheinigungen bis Ende 2020 einberechnet, zusätzliche Abgeltungen für das Jahr 2021 wären ein reiner finanzieller Mitnahmeeffekt.».

Der Erst-Investitionsentscheid für einen Wärmeverbund wird in der Regel gefällt, wenn genügend definitive Anschlusszusagen einen kostendeckenden Betrieb erwarten lassen. Für das Zustandekommen des Wärmeverbunds und die Motivation der Kunden zum Anschluss ist die Aussicht auf einen vernünftigen Wärmepreis im Vergleich zu anderen Energieträgern bewiesenermassen ausschlaggebend. Trotzdem ist und war nicht alles planbar, wie z.B. der immer wieder und momentan sehr, sehr tiefe Heizölpreis (siehe Anhang 1: Entwicklung der Anschlüsse im Verhältnis zu den anderen Energiepreisen). Fakt ist momentan, dass sich diejenigen besonders bestätigt fühlen, die in den letzten Jahren nicht an den neuen Wärmeverbund angeschlossen haben und bei Heizöl blieben. Es gibt auch Kunden, die jetzt eine Wärmepreisreduktion fordern. Der Verkauf von Bescheinigungen aus selbstdurchgeführten Projekten war in den letzten Jahren existentiell und bleibt es auch weiterhin. Den externen

Beweis, respektive die Bestätigung für die Unwirtschaftlichkeit des Projektes, erhielten wir jährlich aufgrund des Monitoring, der externen Verifikation und der akribischen Prüfung der Angaben und Berichte durch das BAFU. An diesem Umstand der Unwirtschaftlichkeit wird sich mittelfristig nichts ändern.

Kaum ein Wärmeverbund kann es sich leisten, viel grösser zu bauen als es durch Abnehmer gesichert ist (d.h. nicht benutzte Investitionen verzinsen und amortisieren). Unser Projekt hat aber genau die Eigenheit, dass es nicht ein statisches Projekt war und ist, welches zum Beispiel innert drei Jahren gebaut wurde und dann während 10-12 Jahren ganzheitlich mit der Abgeltung der CO₂-Tonnen den Energiepreis an die Kunden subventionierte und, oder Abschreibungen machen konnte. Unsere innovativeren und in der Folge technisch und finanziell schwieriger umzusetzenden Projekte wurden im Bereich der Produktion und dem Kundenstamm ständig erweitert. Dies auch vor dem Hintergrund, dass wir mit der Stiftung KliK 2012 eine Vereinbarung für die mögliche Abnahme der CO₂-Tonnen bis 2030 unterzeichnet haben. Nun soll die Förderung für diese selbstdurchgeführten Projekte anscheinend 2020, ohne Rücksicht auf obenstehende Tatsachen, seitens der Politik beendet werden. Damit verbunden werden unsere Anstrengungen für einen andauernden Ausbau unserer Werke und die Erreichung der Klimaziele der Politik nicht goutiert.

Damit am bestehenden Projekt neue Kunden angeschlossen werden können, braucht es zeitgerecht Investitionen. Gemäss Artikel 12 besteht heute die Möglichkeit, Netzerweiterungen oder neue CO₂-Projekte einzugeben. Leider ist diese Aufgabe im Zusammenhang mit bestehenden selbstdurchgeführten Projekten nicht so einfach wie hier in einem Satz dargestellt. Wir wünschen uns, unser Projekt von derzeit 1'000 Tonnen CO₂ /Jahr auf 1'700 Tonnen / CO₂ pro Jahr nachhaltig zu erweitern. Leider konnte bis heute keine nachhaltige Möglichkeit gefunden werden, unser bestehendes Projekt mit den neuen bestehenden Möglichkeiten und Vorgaben nachhaltig weiter zu entwickeln. Hauptthemnisse sind die Möglichkeit der Integration in das bestehende Projekt, die unklare Programmdauer, die politisch konkrete Definition einer möglichen zukünftigen Wirtschaftlichkeit (Beendigung der Zahlungen) sowie die mangelnde klare Aussage seitens KliK für die Abnahme der CO₂-Substitution nach 2030.

Ein weiterer, neuer Punkt ist der ungemeine Preiszerfall beim Heizöl, bei welchem die Politik es versäumt hat, zugunsten der erneuerbaren Energien mittels CO₂-Abgabe unmittelbar Gegensteuer zu geben. Unsere Erfolge bei der Akquisition sind derzeit gleich Null.

Wenn wir unser bestehendes, selbstdurchgeführtes Projekt mit einer Netzerweiterung oder mit einem neuen Projekt ergänzen, haben wir auch das «Problem», dass der Projekteigener derzeit auf eigenes Risiko hin die Produktionskapazität und das Fernwärmenetz «richtig» ausbauen muss um die (vermutete) zukünftige Produktion respektive Verteilung gewährleisten zu können. Dabei besteht aufgrund obenstehender Ausführungen das Risiko der weiterhin tiefen Öl- und Gaspreise (schliessen die Kunden trotzdem an?) und wie bereits erwähnt, die nicht kalkulierbaren Risiken seitens der Förderungen, welche letztendlich immer vom Projekteigner getragen werden sollen.

Um unser Projekt weiter ausbauen zu können, soll die Förderung der selbstdurchgeführten Projekte zumindest 2021 respektive bis 2030 weitergeführt werden. Damit kann das Projekt gezielt ausgebaut und dem Wunsch aller entsprechend in eine nachhaltige Zukunft geführt werden. Es bedarf weiterhin einer zeitlich und finanziell klar definierten Förderung der Wärmeverbände, wie anfangs bei der Stiftung Klimarappen. Die Projekteigner wünschen sich auch seitens der Gesetzgeber klare Voraussetzungen mit zeitlichen Horizonten, welche der langfristigen Aufgabe für eine Umsetzung solcher Projekte gerecht sind.

In der heutigen unklaren Situation sind diese aber ein Risiko. Auch die möglichen Kunden warten zu oder sanieren noch rasch ihre alte Ölheizung. Daher verzichten viele Wärmeverbände momentan ganz auf Ausbauten. Auch bei uns gilt ein Investitionsstopp für Grossinvestitionen.

Anschlüsse werden nur realisiert, wenn sie ohne grossen Aufwand erstellt werden können. Für einen raschen Ausstieg der Schweiz aus den fossilen Brennstoffen ist das mehr als ungünstig. In den Erwägungen (Seite 26) wird die Erwartung geäussert, dass Betreiber beim Wegfall der Bescheinigungen aus selbstdurchgeführten Projekten in Schwierigkeiten geraten werden. Es ist zu bedenken, dass unter den rund 100 Projekten viele Wärmeverbände sind, die dann den Wärmepreis für ihre Kunden erhöhen müssten. Das ergibt dann eine recht grosse Anzahl betroffener Personen. In Anbetracht einer möglichen Referendumsabstimmung über die Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020 wünschen wir uns jetzt keine negative Stimmungsmache gegen Wärmeverbände. Wärmeverbände sind für die Umsetzung der energie- und klimapolitischen Ziele der Schweiz auch in Zukunft wichtig. Es ist wichtig, dass jetzt ein positives Signal für Wärmeverbände gesetzt wird.

Das Instrument der Bescheinigungen und das der Kompensationspflicht beurteilen wir für einen Wärmeverband aufgrund unserer Erfahrungen mit der Stiftung KliK für die Umsetzung der energie- und klimapolitischen Ziele der Schweiz als wertvoll. Diesen Instrumenten sollte bei der vorgesehenen Verordnungsänderung Sorge gegeben werden. Wir verweisen auf die Stellungnahme der Stiftung KliK vom 25. Juni 2020 und vertrauen darauf, dass nicht durch Vorgaben auf Verordnungsstufe ein gut wirkendes System gefährdet wird.

Wir würden uns freuen, wenn Sie unsere Anliegen zur Kenntnis nehmen und bestmöglich berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

Wärmeverband Waldkirch AG



Christian Spirig
Verwaltungsratspräsident



Romeo Böni
Verwaltungsrat

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Zürich, 17.08.2020

Eingabe zur Anhörung der CO2-Verordnung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Wir beziehen uns auf die laufende Vernehmlassung zur CO2-Verordnung. Da auch unsere Unternehmung Autos importiert, möchten wir Ihnen hiermit unsere diesbezüglichen Anliegen zukommen lassen.

Die Pflicht zum Versand von Dokumenten ans ASTRA für die Besteuerung von nicht typengenehmigten Fahrzeugen (Typenschein X) verursacht in unserem Betrieb einen grossen Papierkrieg. Mit Entfall dieser Auflage würden unsere bürokratischen Umtriebe wieder auf ein annehmbares Mass reduziert.

Auch sind wir erstaunt darüber, dass Amerikaner nicht wie Europäer von speziellen Nischenzielen profitieren können, denn damit werden sie im Konkurrenzkampf erheblich schlechter gestellt. Entsprechend möchten wir Sie hiermit darum bitten, diese Diskriminierung zu beheben, indem auch für die davon betroffenen Marken und Modelle Nischenziele beantragt werden können.

Zudem haben wir ursprünglich angenommen, dass die Besteuerung nur für Neuwagen gilt. Die in Artikel 17 festgehaltene 6 monatige Frist besteuert aber auch Occasionen, was aus unserer Sicht dem Sinn des CO2-Gesetzes widerspricht und zu Doppelbesteuerungen mit der EU führt. Wir möchten Sie deshalb darum bitten, diese Frist entfallen zu lassen.

Zuletzt fragen wir uns, wieso ein allfälliger CO2-Bonus am Jahresende nicht auf das nächste Jahr übertragen werden kann und sehr umweltfreundliche Fahrzeuge nicht mehr mehrfach mit dem Faktor 2 zählen und die Limitierung von 7,5g wegfallen könnte. Mit einer Änderung bzw. Weiterführung dieser beiden Elemente könnte aus unserer Sicht noch viel mehr CO2 eingespart werden.

Für Ergänzungen oder Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung!

Freundliche Grüsse

Züri Garage AG



Mohamed Fadel Bouhouch
Geschäftsführer

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Ringsberg, 24.08.2020

Stellungnahme zum Anhörungsverfahren zur CO2-Verordnung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Da ein nicht unerheblicher Teil der Mitgliedsbetriebe unseres Verbandes im Bereich des Personenwagenimports und Exports in die Schweiz tätig ist, möchten wir Ihnen hiermit unsere **Anliegen im Zusammenhang mit der laufenden Anhörung zur CO2-Verordnung** zukommen lassen. Für die detaillierten Anträge und Ausführungen verweisen wir auf **die Stellungnahme des Verband freier Autohandel Schweiz (VFAS)**.

Vor allem die **fehlenden CO2-Nischenziele** für Autos ohne Europäische Genehmigung beeinträchtigen die Tätigkeit unserer Mitglieder beträchtlich. Für uns ist es nicht nachvollziehbar, wieso diese Fahrzeuge gegenüber Europäischen Produkten mit Nischenzielen von den Schweizer Behörden benachteiligt werden und fordern Ihr Amt dazu auf, diese Ungleichbehandlung zu beheben.

Weiter möchten wir Sie darauf hinweisen, dass mit der **existierenden 6-Monats-Regelung (Art. 17) auch viele Occasionen besteuert** werden, welche die CO2-Steuer bei der Erstzulassung im Europäischen Ausland bereits bezahlt haben und möchten Sie zu einer Verkürzung oder zu einer Eliminierung dieser Frist anhalten.

Um den bürokratischen Aufwand einzudämmen beantragen wir zusätzlich den **Entfall des Dokumentenversands ans ASTRA bei Typenschein-X-Fahrzeugen**, was zurzeit erhebliche Kosten verursacht.

Um die CO2-Reduktion im automobilen Bereich weiter zu fördern schlagen wir zudem vor, die **Mehrfachgewichtung von Green-Fahrzeugen** unter 50g CO2 pro km (doppelt) zu verlängern, sowie die Limitierung auf 7,5g aufzuheben und für die **Übertragbarkeit von CO2-Guthaben** am Ende der jeweiligen Abrechnungsperioden zu sorgen.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen,

[Harry Sanne](#)

Managing Director EAIVT
E.A.I.V.T. - German Office
Ranmark 10, D 24977 Ringsberg

[Association Internationale sans But Lucratif](#)
N° 471.517.493 - B R U X E L L E S

["EAIVT - Leading the Market by Connections"](#)